



## CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME 15/044/SR24/C4

### PARERE SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 21 NOVEMBRE 2012, CHE ISTITUISCE UNO SPAZIO FERROVIARIO EUROPEO UNICO (RIFUSIONE)

#### *Punto 24) O.d.g. Conferenza Stato-Regioni*

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime parere favorevole sullo schema di decreto legislativo, condizionato all'accoglimento delle seguenti richieste e proposte di modifica dell'articolato.

---

#### **Richieste di carattere generale**

In via preliminare, si segnala la necessità di caratterizzare meglio la procedura per l'assegnazione della capacità e delle tracce per i servizi di TPL, specificando:

- i) la **priorità** nell'assegnazione della capacità per **servizi di TPL**, con particolare riferimento ai servizi passeggeri con un orario strutturato in termini di frequenze, cadenzamenti, simmetrie, corrispondenze nei nodi di interscambio, al fine di assicurare il mantenimento della consistenza del sistema (priorità solo successiva all'assegnazione delle tracce internazionali);
- ii) il **coinvolgimento delle Regioni** in tutti gli aspetti della procedura per l'**assegnazione della capacità** e delle tracce, in virtù del ruolo (anche quantitativo) che rivestono nella programmazione del servizio ferroviario passeggeri;
- iii) il **coinvolgimento delle Regioni** nella definizione dei **piani di potenziamento dell'infrastruttura** per il territorio di competenza, a migliore garanzia della reale efficacia degli stessi per le esigenze prioritarie del TPL e dei cittadini in generale.

## **Proposte di emendamenti/modifica/richieste chiarimento**

Sulla base dei principi generali di cui sopra, si propongono i seguenti emendamenti specifici ai singoli articoli.

<b>Art. 1 - Oggetto e ambito di applicazione</b>
--

### **Emendamento n. 1**

All'articolo 1, comma 2, lettera b), le parole: “, *extraurbano e regionale*” sono sostituite dalle seguenti: “*ed extraurbano*”.

### **Emendamento n. 2**

All'art. 1, co. 5, aggiungere le seguenti parole: “*salvo differenti esplicite previsioni delle normative regionali*”.

### **Relazione**

Il testo stabilisce che l'organo di regolazione per le reti regionali sia l'ART, anche se le Regioni potrebbero ritenere opportuno gestire in proprio alcune o tutte le attività di regolazione.

L'emendamento pare peraltro d'obbligo, al fine di non vanificare il principio richiamato al comma 4 in coerenza con il DLgs 422/1997, peraltro citato, e in accordo a quanto previsto dalla direttiva 2012/34 (art. 2 c.1; art.2 c. 3).

### **Emendamento n. 3**

All'art. 1, all'inizio del comma 6, le parole “*Entro due anni*” sono sostituite da: “*Entro sei mesi*”.

### **Relazione**

Il testo rinvia fino a 2 anni l'individuazione delle **reti regionali** a cui si applica. La dicitura generica e ambigua delle reti a cui non si applica (comma 2), combinata con tale rinvio e con il mantenere temporaneamente in vigore il DM 28T/2005, rischia di creare una situazione confusa.

Si propone, pertanto, di prevedere un termine assai più breve, solo per garantire un passaggio graduale alla nuova normativa.

#### **Emendamento n. 4**

All'art. 1, co. 7 dopo le parole "*previa consultazione delle parti interessate*" inserire le seguenti: "*e previo parere della Conferenza Stato-Regioni e Province autonome*".

#### **Relazione**

La *Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria* è un nuovo documento potenzialmente molto utile e si ritiene necessario prevedere un maggiore coinvolgimento delle Regioni nella definizione della strategia, con particolare riferimento agli aspetti dello sviluppo dell'infrastruttura ed alla manutenzione della stessa, che possono influire sulla programmazione dei servizi TPL (di competenza regionale) e trasporto merci (pianificazione regionale in materia infrastrutturale).

Si chiede, pertanto, di includere esplicitamente le Regioni tra le parti interessate, prevedendo l'acquisizione del relativo parere nella sede istituzionalmente preposta alla collaborazione Governo-Regioni/PA.

<b>Art. 3 - Definizioni</b>
-----------------------------

#### **Emendamento n. 5**

All'art. 3, co. 1, le lettere *q* e *r* sono soppresse.

#### **Relazione**

Nel testo vengono mantenute due istituzioni specifiche della normativa italiana: la *licenza nazionale passeggeri* e il *titolo autorizzatorio*, mentre per il recepimento della direttiva 2012/34 appare necessario e sufficiente prevedere la sola *licenza* (di cui alla lettera p).

Conseguentemente, si chiede di eliminare e rendere coerenti tutte le successive disposizioni che richiamano tali definizioni. Ad es., all'art. 6, eliminare i commi 2 e 3.

#### **Emendamento n. 6**

All'art. 3, co. 1, lettera *cc*, dopo le parole "*altre persone fisiche e giuridiche, quali*", inserire le parole "*le Regioni e Province autonome e, più in generale..*".

#### **Relazione**

La definizione riguarda la figura del "*richiedente*", includendovi tra l'altro "*altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità competenti di cui al Reg. (CE) n. 1370/2007*". Tra tali autorità figurano evidentemente le Regioni/PA, ma si ritiene opportuno che siano menzionate esplicitamente, anche per la

rilevanza quantitativa dei servizi da queste richieste rispetto al totale dei servizi ferroviari (al momento poco meno del 60% dei treni su rete nazionale, oltre che, di norma, il 100% sulle reti regionali).

## **Art. 8 - Requisiti per il rilascio della licenza**

### **Emendamento n. 7**

All'art. 8, co. 13-15, in relazione alla definizione dei livelli minimi di copertura assicurativa, si suggerisce di prevedere un criterio globale a livello nazionale, sentiti i diversi Gestori Infrastruttura.

Tale aspetto si presenta di interesse tanto per le Imprese ferroviarie che interessano più reti, quanto per quelle che circolano su un'unica rete diversa da quella nazionale.

## **Art. 10 - Certificato di sicurezza**

### **Emendamento n. 8**

All'art. 10, co. 1, le parole ", *compatibili con il diritto europeo*" sono sostituite dalle seguenti: "*ed europee*".

### **Relazione**

Non è chiaro cosa significa conformità ad una norma nazionale che sia compatibile con il diritto europeo. Ovviamente, il certificato di sicurezza deve attestare la conformità sia alle normative nazionali che europee (e la compatibilità della norma nazionale con il diritto europeo dovrebbe essere scontata).

### **Emendamento n. 9**

All'articolo 10, il comma 3 è sostituito dal seguente:

*“3. Il certificato di sicurezza per l'impresa che svolge il servizio di trasporto su una rete ferroviaria regionale o locale, la cui infrastruttura è gestita da altra società, è rilasciato, durante il periodo transitorio di cui all'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162 e fino al completamento degli attrezzaggi della rete, dalla Direzione generale competente per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede allo svolgimento di tale attività con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.”*

**Emendamento n. 10**

All'art. 11, co. 5, l'ultimo periodo è soppresso.

**Relazione**

L'assenza di qualunque sconto sui canoni rende la norma sostanzialmente inapplicabile, in quanto antieconomica per la larga maggioranza delle imprese che intendano contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. La previsione di cui al comma 5 deve essere, pertanto, rivista.

In subordine, atteso che l'attuale stesura dell'art. 11 c. 5, risulta in palese contrasto con le discipline di attuazione degli Statuti delle Regioni a Statuto Speciale e le Province autonome di Trento e Bolzano, deve essere inserita una specifica clausola di salvaguardia per le RSS e Province autonome.

**Emendamento n. 11**

All'art. 11, alla fine del comma 6, aggiungere il seguente periodo: "*Con riferimento alla rete nazionale e alle reti funzionalmente interconnesse alla rete nazionale, ai fini della piena concorrenza nel settore del trasporto ferroviario è assicurata, entro e non oltre 24 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, la separazione societaria tra gestore delle infrastrutture e gestore dei servizi escludendo ogni forma di raggruppamento, al fine di garantire la loro effettiva indipendenza. La separazione costituisce requisito indispensabile per la sottoscrizione di un contratto di servizio*".

**Relazione**

Per i gestori delle infrastrutture regionali e locali, se le attività di trasporto e gestione rete non sono svolte da imprese distinte (piano giuridico e decisionale) l'impresa è organizzata in strutture aziendali separate ed autonome sotto il profilo gestionale, contabile e amministrativo (separazione contabile). In caso di coincidenza fra IF e GI le funzioni di assegnazione della capacità e riscossione dei canoni sono svolte da due organismi regionali e indipendenti dalle imprese.

La norma deve riguardare anche il gestore nazionale: il testo proposto riproduce il testo dell'art. 3.9 del disegno di legge in materia di TPL concordato in sede di Cabina di Regia presso il MIT (versione del 01/12/14).

## Art. 12 - Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria

### **Emendamento n. 12**

All'articolo 12, co. 12 e 13, dopo le parole "*servizi universali di trasporto pubblico ferroviario di interesse nazionale*" aggiungere le parole "*, regionale e locale*".

### **Relazione**

La norma prevede che possa essere introdotto un sovrapprezzo al canone per la LP esclusa da contratti di servizio per la parte espletata su linee AV. Gli introiti sono utilizzati per gli oneri del servizio pubblico universale nazionale oggetto di contratti di servizio: si chiede l'estensione anche al servizio di TPL regionale.

## Art. 13 - Condizioni di accesso ai servizi

### **Emendamento n. 13**

All'articolo 13, alla fine del comma 3 aggiungere il seguente periodo: "*Tali contratti devono contenere condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, nell'interesse del soggetto raccordato, delle imprese ferroviarie ad esso afferenti e tenuto conto del traffico circolante sulla linea ferroviaria interessata.*"

### **Emendamento n. 14**

All'articolo 13, comma 4, le parole "*di cui al comma 2, lettere a), b), c), d) g) e i)*" sono sostituite dalle parole: "*di cui al comma 2, lettere a), b), c), d), e), g) e i)*"

### **Relazione**

La norma introduce l'operatore d'impianto, "*organizzato in modo tale da essere indipendente sotto il profilo organizzativo e decisionale*" nel caso in cui l'operatore stesso sia controllato da un'impresa ferroviaria attiva e dominante sui mercati: alle richieste di accesso ai servizi egli dà risposta entro limiti di tempo stabiliti dall'ART (v. comma 6). Tali soggetti devono potersi interfacciare con le Regioni, ad es. in caso di gare per la messa a disposizione degli impianti.

Il comma fa esplicito riferimento solo alle *aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci*, escludendo le officine e i centri di manutenzione di cui alla lettera e): si chiede l'inclusione di questi ultimi tra gli impianti assoggettati a questa norma.

### **Emendamento n. 15**

All'articolo 13, comma 10, introdurre un riferimento per le reti non nazionali, che potranno di massima ripartire i costi di energia di trazione sostenuti dal Gestore *'in funzione delle quote di traffico delle imprese circolanti su quella rete'*, se non diversamente specificato.

Si ricorda inoltre che il regime tariffario speciale previsto da DPR del 22/5/1963 n. 730, applicato al Gestore dell'Infrastruttura nazionale, non è di principio applicabile ai gestori delle rimanenti reti locali.

<b>Art. 14- Prospetto informativo rete</b>
--

Anche se verosimilmente implicito nel testo, si ritiene che l'articolo si possa/debba applicare a tutti i gestori delle infrastrutture.

### **Emendamento n. 16**

All'articolo 14, comma 1, laddove si parla di consultazione delle regioni da parte del gestore dell'infrastruttura, si chiede di specificare in modo più dettagliato le modalità di svolgimento di tale consultazione e del recepimento delle eventuali osservazioni e integrazioni proposte dalla Regioni/PA.

### **Emendamento n. 17**

All'articolo 14, comma 3, specificare le procedure e o criteri specifici da applicare alle richieste di capacità da parte delle Regioni per il servizio di TPL, in particolare se tale servizio è caratterizzato da un orario strutturato.

### **Emendamento n. 18**

All'articolo 14, comma 3, lett. g), prevedere uno schema di modello di accordo quadro specifico per i servizi di TPL.

### **Emendamento n. 19**

All'art. 14, dopo il comma 3, aggiungere il seguente comma:

*"3-bis. Il GI garantisce ai committenti dei servizi, incluse le Regioni e Province autonome, l'accesso a tutte le informazioni sull'andamento degli stessi necessarie alla gestione contrattuale".*

### **Relazione**

In tema di informazioni da rendere disponibili il gestore dell'infrastruttura è il soggetto di riferimento per l'acquisizione di tutta una serie di dati significativi per la gestione contrattuale. Oggi è previsto che questi

dati siano forniti all'IF che può assentire alla loro messa a disposizione verso i committenti. Si ritiene che tali informazioni debbano essere messe direttamente a disposizione delle Regioni/PA ai fini della gestione contrattuale a livello regionale, prevedendo l'obbligo, a carico di RFI, di mettere a disposizione dei committenti dei servizi, (Regioni *in primis*) tutte le informazioni sull'andamento degli stessi necessarie alla gestione contrattuale, nonché gli strumenti tecnici per operare in tale senso, in modo da disporre realmente e concretamente di una banca dati certificata su cui operare.

## **Art. 15 - Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato**

### **Emendamento n. 20**

All'articolo 15, alla fine del comma 2, la frase *“Il contratto di programma è pubblicato entro un mese dalla sua approvazione”* è sostituita dalla seguente: *“Il contratto di programma è approvato previo parere della Conferenza Stato-Regioni e Province autonome, ed è pubblicato entro un mese dalla sua approvazione”*.

### **Relazione**

È previsto che *“i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali”* siano coinvolti sui contenuti del Contratto di Programma prima della sottoscrizione e sul Piano Commerciale prima della sua approvazione, per *“esprimersi”* sui contenuti. Nel caso del Piano Commerciale è specificato che si tratta di un parere non vincolante.

Si chiede che sia previsto il coinvolgimento delle Regioni nelle due procedure e che sia specificata la modalità di recepimento dei pareri regionali nei contenuti del Contratto di Programma, attribuendo al parere una valenza se non vincolante, almeno consultiva, anche in ragione del significativo ammontare di risorse regionali che finanzia l'infrastruttura attraverso i canoni.

Secondo il MIT, la Conferenza Stato-Regioni/PA è già coinvolta in sede di espressione dell'intesa sull'Allegato infrastrutture e in sede di stipula delle IGQ: tuttavia, a prescindere dalle enormi criticità che negli ultimi anni sono state riscontrate nell'ambito di tale procedura e sulle quali non ci soffermiamo in questa sede, si segnala che le opere inserite nel PIS rivestono carattere strategico a livello nazionale, mentre le IGQ sono strumenti di programmazione generale. Il CdP RFI, invece, affronta il finanziamento degli interventi e definisce la scansione temporale degli stessi nell'ambito del quinquennio, prendendo in considerazione anche gli interventi di livello locale (quindi non compresi nel PIS). Inoltre nel CdP dovrebbero essere recepiti gli interventi concordati a livello locale e co-finanziati dalle Regioni.

### **Emendamento n. 21**

All'articolo 15, comma 8, si chiede di prevedere uno schema di riferimento, che specifichi elementi essenziali ed elementi di complemento. Per l'iscrizione di questi ultimi si rende opportuno un periodo più lungo di quanto previsto per gli elementi essenziali.

### **Relazione**

Il testo dell'art. 15 è esplicitamente riferito alla sola infrastruttura nazionale, ma si ritiene che esso sia potenzialmente applicabile anche alle reti regionali, naturalmente con gli opportuni adattamenti.

<b>Art. 17 - Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi</b>
--

### **Emendamento n. 22**

All'articolo 17, comma 1, si richiede l'esplicita previsione di una collaborazione tra ART e Regioni/PA, allo scopo di garantire la sostenibilità economica della spesa conseguente.

### **Emendamento n. 23**

All'articolo 17, dopo il comma 1, aggiungere un comma 1-bis, che specifichi che, per le reti regionali, le Regioni hanno facoltà di determinare, con propria specifica normativa, i criteri per la determinazione del canone.

### **Relazione**

Nel condividere che la definizione dei criteri spetti istituzionalmente all'ART, si rileva come la definizione dei criteri dei canoni sia un passaggio di forte rilevanza economica per le Regioni, e quindi anche per lo Stato, atteso che una parte significativa dei canoni troverà poi copertura nel Fondo Nazionale TPL.

### **Emendamento n. 24**

All'articolo 17, comma 7, si chiede di chiarire quale sia "*l'autorità competente*" per quanto riguarda i costi ambientali.

### **Emendamento n. 25**

All'articolo 17, comma 9, qualora il sistema di garanzie di cui all'art. 22 c. 7 e 8 risulti non sufficiente o non sostenibile dalle Imprese, occorre prevedere un meccanismo di compensazione della differenza tra dei costi fissi sostenuti dal GI ascrivibili alla circolazione e la quota non corrisposta del canone originariamente previsto dal contratto di accesso (dedotta dalle quote dovute per la capacità non

utilizzata), qualora per qualsiasi causa non venga raggiunta almeno una quota predeterminata di traffico richiesto da parte delle IF.

#### **Emendamento n. 26**

All'articolo 17, comma 10, si chiede di valutare un'incidenza locale nella determinazione dei corrispettivi, tenuto conto della forte variabilità geografica e commerciale.

<b>Art. 18 - Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso</b>
---

#### **Emendamento n. 27**

All'art. 18, comma 2, lettera b), dopo la parola "*pubblico*" aggiungere le parole "*locale regionale*".

#### **Relazione**

Il MIT / MEF possono applicare coefficienti di maggiorazione (e di riduzione) del canone o di riduzione verificandone l'impatto sui diversi segmenti di mercato (merci, pax con contratto, pax).

L'ART verifica la sostenibilità, la trasparenza la garanzia sulla competitività, la congruità con gli aumenti di produttività delle IF. Si chiede di allargare esplicitamente le verifiche da parte ART anche alla sostenibilità sul segmento del trasporto pubblico locale regionale identificandolo come "specifico segmento di mercato"

<b>Art. 21 - Sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario</b>
---

#### **Emendamento n. 28**

All'art. 21, co. 1, si chiede che le perturbazioni e le conseguenti clausole penali facciano esplicito riferimento a quanto imputabile sia alle IF, sia al GI.

#### **Relazione**

L'articolo riguarda la prevista evoluzione del cosiddetto "*Performance Regime*", anche a seguito delle prescrizioni già elaborate dall'ART. Facendo sempre riferimento agli "utilizzatori della rete", il testo sembra prevedere possibili trasferimenti finanziari tra le IF che arrecano o subiscono danni dalle perturbazioni imputabili alle stesse IF. E' tuttavia singolare che non si faccia cenno alle possibili perturbazioni arretrate alle IF dal GI: questo pare in contrasto tra l'altro con l'art. 35 della Direttiva, che coinvolge sia le IF, sia i GI, nell'obiettivo della riduzione al minimo delle perturbazioni e del

miglioramento delle prestazioni della rete.

### **Emendamento n. 29**

All'art. 21, alla fine del comma 1, aggiungere il periodo: *"I livelli di prestazioni previste possono tenere conto delle caratteristiche tecniche e geografiche delle linee e stazioni, oltre che delle fasce orarie e della frequentazione dei treni."*

### **Relazione**

Per quanto riguarda l'individuazione dei livelli di puntualità da porre a riferimento nei contratti di accesso tra il GI e le IF, si ritiene utile prevedere il principio che tali livelli tengano conto delle differenti caratteristiche tecniche e geografiche delle diverse linee e stazioni, oltre che delle fasce orarie e della frequentazione dei treni, che incidono inevitabilmente sulla probabilità di ritardo.

<b>Art. 22 - Diritti connessi alla capacità</b>
---

### **Emendamento n. 30**

All'art. 22, dopo il comma 8, aggiungere un comma:

"8-bis. Le previsioni di cui al comma precedente non si applicano qualora il richiedente sia una Regione o Provincia autonoma."

<b>Art. 23 - Accordi quadro</b>
---------------------------------

### **Emendamento n. 31**

All'art. 23, alla fine del comma 1, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente:

*"L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste e degli eventuali servizi connessi, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente, con particolare riferimento, per i servizi passeggeri, alla struttura complessiva degli orari, in termini di frequenze, cadenzamenti, simmetrie, corrispondenze nei nodi di interscambio."*

### **Relazione**

Il fatto che gli accordi quadro non specifichino il dettaglio delle tracce orarie può essere limitante, nella misura in cui tale dettaglio sia lo strumento per garantire la coerenza di un sistema complesso di servizi, con corrispondenze nei nodi, frequenze standardizzate ecc.

### **Emendamento n. 32**

All'art. 23, comma 3, si chiede di:

esplicitare nel DLgs il limite di capacità che è possibile richiedere, prevedendo che tale limite non si applichi al TPL;

menzionare esplicitamente la possibilità di definire schemi di accordi quadro mirati per il TPL, atti a meglio garantire le caratteristiche qualitative specifiche di tali servizi.

#### **Relazione**

Si ritiene potenzialmente critico il rimandare al PIR la definizione della "quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro". Si ritiene inoltre che il fissare tale limite anche per il TPL, in assenza di realistiche aspettative di richiesta di capacità da parte di altri soggetti, possa portare a uno sfruttamento sub-ottimo (parziale) dell'infrastruttura.

<b>Art. 25 - Contratto di utilizzo dell'infrastruttura</b>
--

### **Emendamento n. 33**

All'art. 25, il comma 5 è sostituito dal seguente:

*"5. La stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura avviene in modo non discriminatorio e trasparente, seguendo lo schema pubblicato nel prospetto informativo della rete, con facoltà delle parti di negoziare condizioni specifiche, anche legate ai volumi di capacità acquistati, idonee a garantire una migliore efficienza nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria."*

#### **Relazione**

La possibilità di negoziare correttamente gli impegni delle parti appare una condizione determinante per una reale efficacia del contratto di utilizzo; tuttavia le Imprese ferroviarie hanno spesso evidenziato i limiti legati all'imposizione dello schema di contratto contenuto nel PIR.

<b>Art. 28 - Procedura di programmazione e coordinamento</b>
--

### **Emendamento n. 34**

All'art. 28, si ritiene opportuno prevedere esplicitamente la partecipazione delle Regioni nella procedura di programmazione e coordinamento.

Si ritiene inoltre che nel coordinamento delle richieste confliggenti debbano essere escluse soluzioni che

impattano sulla struttura del servizio di TPL (cadenzamenti, corridoi, simmetrie, corrispondenze nei nodi di interscambio).

### **Art. 29 - Infrastruttura saturata**

#### **Emendamento n. 35**

All'art. 29, alla fine del comma 4, aggiungere le parole: "Tale interesse sociale è prioritariamente soddisfatto dai servizi di trasporto pubblico locale regionale.

### **Art. 32 - Analisi della capacità**

#### **Emendamento n. 36**

All'art. 32, comma 1, dopo le parole "*L'analisi della capacità in caso di infrastruttura*" inserire le seguenti: "*dichiarata saturata ai sensi dell'art. 29 comma 1*".

#### **Relazione**

La modifica proposta mira ad una maggiore chiarezza, tenendo conto delle due possibilità definite dallo stesso decreto, all'art. 29, comma 1.

#### **Emendamento n. 37**

All'art. 32, comma 2, dopo le parole "*Il gestore dell'infrastruttura*" inserire le seguenti: "*, previa consultazione dei richiedenti, incluse Regioni e Province Autonome, che si devono esprimere entro un termine di \_\_,*"

#### **Relazione**

L'adozione di misure quali modifiche di itinerari, riprogrammazione dei servizi, cambiamenti di velocità per i servizi di TPL dovrà essere preventivamente concordata con la Regione.

### **Art. 33 - Piano di potenziamento della capacità**

#### **Emendamento n. 38**

All'art. 33, comma 2, si chiede di specificare in quali passaggi procedurali intermedi e con quali modalità

si tiene conto della consultazione svolta.

### **Relazione**

Viene prevista l'elaborazione del Piano "previa consultazione dell'utenza" e la successiva presentazione al MIT del Piano per l'assegnazione di finanziamenti nel Contratto do programma. L'emendamento è finalizzato ad evitare che la consultazione si riduca a mero passaggio formale

### **Emendamento n. 39**

All'art. 33, comma 2, secondo periodo, dopo le parole " *dell'utenza dell'infrastruttura saturata*" inserire le parole: " *, incluse le Regioni e PA* ".

### **Relazione**

Tenendo conto che il piano di potenziamento può influire pesantemente sulla programmazione dei servizi TPL, si richiede che le Regioni siano esplicitamente incluse tra i soggetti da consultare.

<b>Art. 35 - Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione</b>
--

### **Emendamento n. 40**

All'art. 35 dovrebbe essere esplicitato un livello di adeguata flessibilità per la disponibilità della manutenzione, che da un lato non riduca costantemente la capacità diurna su tutta la rete o limiti la disponibilità dell'arco notturno per manutenzioni, e dall'altro lato garantisca la possibilità di introdurre, in determinate fasce orarie, preventive interruzioni di linea e/o soppressioni treni per lavori all'infrastruttura, con preavvisi crescenti in funzione della perturbazione prevista sul traffico.

<b>ALLEGATO 1</b>
-------------------

### **Emendamento n. 41**

Per quanto coerente con la Direttiva 34, appare utile:

- chiarire il meccanismo di priorità degli spazi da riservare alle Imprese Ferroviarie nell'ambito delle stazioni (prezzi di mercato o tariffe agevolate in zone prescelte da GI); cfr. anche art. 13 c. 2 lett. a.

Roma, 7 maggio 2015