CONSEGNATO NELLA SEDUTA
DEL 20-09-2018

CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

18/116/SR08/C4

POSIZIONE SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2016/2370 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 14 DICEMBRE 2016, CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2012/34/UE PER QUANTO RIGUARDA L'APERTURA DEL MERCATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO NAZIONALE DI PASSEGGERI PER FERROVIA E LA GOVERNANCE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281

Punto 8) O.d.g. Conferenza Stato-Regioni

La Conferenza esprime parere favorevole sullo schema di decreto legislativo, con la raccomandazione ad accogliere le seguenti proposte di modifica:

1) con riferimento all'**art. 7** comma 3 (che modifica l'art. 11 comma 3 del D.Lgs. 112/2015) si evidenzia che la Direttiva 2370 dispone che "Gli Stati membri provvedono affinché **il gestore dell'infrastruttura** sia responsabile dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo su una rete e **sia incaricato dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria** di tale rete, in conformità del diritto nazionale".
   Lo schema di decreto non pare pienamente rispondente alla direttiva, laddove attribuisce al gestore dell'infrastruttura la responsabilità dello sviluppo dell'infrastruttura stessa. Appare invece evidente che, **in particolare per le reti regionali, è opportuno che siano le Regioni a programmare lo sviluppo delle proprie reti.**
   Di conseguenza si potrebbe ad esempio **modificare il testo** come segue, **in modo coerente con la disciplina comunitaria e con il vigente assetto nazionale delle competenze attribuite allo Stato e alle Regioni, per i rispettivi ambiti:**
   "3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'esercizio della manutenzione e del rinnovo su una rete ed è incaricato dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di tale rete, in conformità alle discipline contrattuali in materia.
   Nell'espletamento delle funzioni di cui sopra, il gestore dell'infrastruttura assicura l'accessibilità, la funzionalità, nonché la diffusione delle informazioni relative all'accesso all'infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri. Tale obbligo viene trasferito, con apposito accordo e senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, in capo al gestore di stazione, qualora quest'ultimo non coincida con il gestore dell'infrastruttura, fatta eccezione per le aree funzionali alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura.";

2) con riferimento all'**art. 7**, che introduce l'art. 11 ter al D.Lgs. 112, **incrementare da 180 a 360 giorni il termine per risultare entità giuridicamente distinte**;

3) con riferimento all'**art. 8**, che introduce l'art. 11ter al D.Lgs. 112, esso lascia la facoltà di affidare la manutenzione della rete anche a un'impresa ferroviaria (che dovrebbe invece rimanere disgiunta da tale funzione). Di conseguenza segnalo che il testo della lettera b) del comma 1,

sebbene richiami il testo comunitario, appare foriero di possibili conflitti di interesse. Pertanto se ne auspica la cancellazione, al fine di mantenere separate le attribuzioni dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura.
Nel caso in cui si valutasse comunque l'opportunità di mantenere tale formulazione, occorrerebbe prevedere misure atte a garantire l'assenza di conflitti di interesse;

4) con riferimento all'**art. 11**, che prevede l'inserimento dell'art. 13-bis al D.Lgs. 112/2015, da un lato si ritiene che il sistema unico integrato di bigliettazione abbia una piena funzione per il cittadino solo se sia esteso anche al trasporto regionale. Dall'altro lato si evidenzia tuttavia che, con riferimento al comma 2, nulla è precisato circa la necessaria terzietà e indipendenza del gestore di tale sistema, rispetto alle imprese ferroviarie.

Roma, 20 settembre 2018