COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.12.2008
COM(2008) 852 definitivo

2008/0247 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

{SEC(2008) 3028}
{SEC(2008) 3029}

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. LE SFIDE RELATIVE ALLO SVILUPPO DEL TRASPORTO MERCI PER FERROVIA

1.1. La costruzione di un sistema di trasporto sostenibile: un obiettivo fondamentale per la Comunità

La necessità per la Comunità di rispettare gli impegni assunti in materia di diminuzione dei gas a effetto serra e miglioramento delle prestazioni ambientali dell'economia così come le restrizioni che pesano in modo sempre più evidente sulle risorse energetiche sono elementi di fondamentale importanza della politica comunitaria dei trasporti.

La Comunità intende pertanto istituire un sistema di trasporto quanto più possibile pulito ed efficiente al servizio dei cittadini e delle imprese. Per realizzare questo obiettivo, nel riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti[1] la Commissione ha proposto di concentrare l'attenzione sullo sviluppo della "co-modalità", che consiste nel favorire l'uso ottimale di tutti i modi di trasporto, sia combinati che no.

Questo sviluppo si fonda in particolare sulla realizzazione di un vero mercato interno europeo dei trasporti. Il trasporto aereo e stradale hanno già compiuto notevoli progressi in proposito. Il trasporto ferroviario, invece, deve ancora percorrere molta strada.

1.2. Le sfida nel settore del trasporto ferroviario

Dal 1° gennaio 2007 i servizi di trasporto merci per ferrovia sono aperti alla concorrenza. Gli operatori storici hanno attuato ristrutturazioni o stanno agendo in tal senso. Nuovi soggetti fanno il loro ingresso sul mercato. In molti Stati membri la qualità dei servizi forniti dai gestori dell'infrastruttura agli operatori resta insoddisfacente e deve essere migliorata. Nei prossimi anni la domanda di trasporto ferroviario potrebbe aumentare sensibilmente in molte regioni dell'Unione.

In effetti, se l'infrastruttura ferroviaria non fornisce un servizio migliore agli operatori del settore, il mercato del trasporto merci per ferrovia, di cui la metà circa è costituita da servizi internazionali, non potrà svilupparsi correttamente. A tal fine occorre superare diverse difficoltà: l'eccessiva attenzione riservata al traffico passeggeri rispetto a quello merci, sia in termini di scelta di investimenti che di gestione delle capacità e del traffico, penalizza fortemente il trasporto merci su rotaia nella maggior parte degli Stati membri; i gestori nazionali dell'infrastruttura che operano ancora in modo troppo scoordinato, la presenza di collegamenti fra l'infrastruttura ferroviaria e gli altri modi di trasporto non sufficientemente efficaci o troppo limitati.

I gestori dell'infrastruttura devono quindi cooperare maggiormente. Il traffico misto di treni passeggeri e merci deve essere gestito in modo diverso, almeno lungo gli assi rilevanti per il trasporto merci. Infine, per lo sviluppo del trasporto combinato, che costituisce un segmento strategico del mercato moderno del trasporto merci per ferrovia, è indispensabile mettere a disposizione degli operatori un numero sufficiente di infrastrutture intermodali che siano in grado di fornire servizi di qualità.

---

[1] COM(2006) 314 definitivo del 22.6.2006.

In assenza di interventi in tal senso il trasporto merci per ferrovia non potrà svilupparsi correttamente e svolgere pienamente il suo ruolo nella costruzione della co-modalità in Europa.

2. MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO FORNITO DALL'INFRASTRUTTURA AGLI OPERATORI MERCI SU UNA RETE SPECIFICA

2.1. Le misure già adottate

Negli ultimi anni sono state adottate numerose iniziative, a livello nazionale e comunitario, per migliorare l'efficienza del servizio fornito dai gestori dell'infrastruttura. La razionalizzazione degli investimenti, l'uso di nuove tecnologie, l'adozione di norme di gestione delle infrastrutture sempre più sofisticate fanno registrare progressi.

In particolare, a livello europeo i vari pacchetti ferroviari hanno spinto gli Stati membri verso la modernizzazione delle ferrovie e l'integrazione dei sistemi nazionali. Le direttive che compongono il primo, il secondo e il terzo pacchetto ferroviario, comprendenti disposizioni riguardanti l'accesso all'infrastruttura e la relativa tariffazione, la gestione delle capacità e del traffico, la sicurezza ferroviaria e lo sviluppo dell'interoperabilità, rappresentano un quadro legislativo e politico europeo che incentiva la modernizzazione delle ferrovie.

D'altra parte, il programma per la rete transeuropea di trasporto (TEN-T), lo sviluppo e l'installazione del sistema europea di segnalamento ferroviario (ERTMS) e la specifica tecnica relativa alle applicazioni telematiche per il trasporto merci (STI TAF) contribuiscono a sviluppare l'interoperabilità e a migliorare la gestione integrata dell'infrastruttura ferroviaria in Europa. Nell'ambito dell'installazione del sistema ERTMS, per esempio, sono stati definiti dei corridoi internazionali a prevalenza merci. Con la loro istituzione si intensificano le attività di cooperazione fra gestori dell'infrastruttura. Anche questi ultimi hanno deciso di riunirsi nell'ambito di un organismo, chiamato RailNetEurope, che fornisce diversi servizi agli operatori del trasporto merci internazionale e agevola la cooperazione fra gestori dell'infrastruttura in termini di gestione della capacità.

2.2. Problemi che sussistono

Tutte queste iniziative contribuiscono a migliorare la gestione delle infrastrutture. Occorre rafforzarle e accelerarne il ritmo per concretizzare i progressi necessari all'integrazione delle ferrovie e allo sviluppo del trasporto merci. In sostanza, si tratta di migliorare o rafforzare:

- la cooperazione fra gestori dell'infrastruttura per eliminare le barriere per il traffico merci alle frontiere e ottimizzare gli investimenti e l'uso delle capacità a livello internazionale, in un primo tempo lungo gli assi di maggior rilievo;
- lo sviluppo e la gestione dei terminal intermodali dedicati al trasporto ferroviario, e
- la qualità e l'affidabilità delle capacità di infrastruttura assegnate al traffico merci.

Nell'ambito dei corridoi ERTMS già creati, la cooperazione fra Stati membri e gestori dell'infrastruttura riguarda essenzialmente gli investimenti e la sua intensità varia sensibilmente secondo i corridoi. D'altra parte, finora la ricerca di un migliore equilibrio per quanto riguarda l'uso della rete ferroviaria per i vari tipi di traffico non è stata oggetto di azioni significative, mentre costituisce un fattore essenziale per migliorare la qualità dei

servizi del trasporto merci per ferrovia in Europa (cfr. la comunicazione COM(2008) 536 sulla qualità dei servizi ferroviari di trasporto merci).

3. LA NECESSITÀ DI NUOVE INIZIATIVE

3.1. Tutti i soggetti interessati auspicano un'azione comunitaria in questo settore

Nella comunicazione "Verso una rete ferroviaria europea a priorità merci" del 18 ottobre 2007 la Commissione si è impegnata a presentare nel corso del 2008 una serie di proposte per istituire, in modo coordinato, una serie di corridoi ferroviari internazionali a priorità merci. Questa opzione è stata preferita alla creazione di corridoi ferroviari dedicati al traffico merci, soluzione ritenuta di proporzioni eccessive, troppo costosa e lunga da realizzare. A seguito dell'impegno assunto, la Commissione ha svolto un'ampia consultazione dei soggetti interessati.

In un primo tempo, una quindicina di esperti del settore e i servizi della Commissione hanno individuato con precisione i problemi del trasporto merci per ferrovia riguardanti l'infrastruttura e hanno studiato le possibili soluzioni. La base di lavoro principale per elaborare la presente proposta è costituita dalle conclusioni del gruppo, riprese nella relazione in cui sono formulate diverse raccomandazioni per settore di intervento.

In un secondo tempo è stata avviata una consultazione pubblica che ha offerto a numerosi soggetti – Stati membri, operatori ferroviari, gestori dell'infrastruttura, industriali, associazioni e caricatori – la possibilità di esprimersi in merito ed esporre la propria opinione sulle proposte della Commissione.

La conclusione principale di questi due esercizi è che la creazione a breve termine di corridoi ferroviari internazionali per favorire la competitività del trasporto merci contribuirebbe in misura sostanziale a migliorare la competitività delle ferrovie.

D'altra parte, il Consiglio dei ministri del 7 e 8 aprile 2008 ha invitato la Commissione a "definire misure per garantire il buon funzionamento dei servizi internazionali di trasporto di merci per ferrovia rafforzando la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura nel settore dell'esercizio e in quello degli investimenti e individuando i corridoi transfrontalieri, incluse tratte comodali, lungo i quali occorrerebbe assicurare un flusso efficiente del trasporto internazionale di merci per ferrovia, in termini di programmazione della capacità e degli investimenti e in termini di linee ferroviarie affidabili ed efficienti". Anche il Parlamento europeo, che ha adottato una relazione riguardante lo stesso argomento, il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle Regioni hanno espresso l'auspicio che il fascicolo registri progressi quanto prima.

3.2. Un regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo e iniziative di sostegno

Tenendo conto di tutti questi elementi, la Commissione ha preso in considerazione tre opzioni (nessuna nuova azione; rafforzare le azioni già in corso e, se necessario, adottare nuove iniziative politiche; proporre nuove misure legislative) che possono favorire la realizzazione di una nuova rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo composta da corridoi

internazionali. La Commissione ha condotto un'analisi di impatto qualitativo e quantitativo delle opzioni esaminate[2].

Secondo questa analisi la terza opzione presenterebbe gli effetti migliori in quanto fornirebbe una serie di garanzie sia alla Comunità che agli Stati membri sulla partecipazione collettiva per conseguire l'obiettivo stabilito. La principale incertezza suscitata da questa opzione consiste nei tempi di adozione e di entrata in vigore delle nuove misure legislative.

Tenendo conto di queste conclusioni, della necessità di realizzare progressi rapidi in materia di integrazione delle reti nazionali dell'infrastruttura nazionale per allineare l'integrazione delle ferrovie a quella degli altri modi di trasporto, della necessità di armonizzare a tal fine con precisione le regole di gestione dell'infrastruttura lungo un corridoio merci, la Commissione ha proposto al Parlamento europeo e al Consiglio di adottare un regolamento relativo all'istituzione di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

La proposta di regolamento della Commissione riguarda in particolare le procedure per la selezione dei corridoi e la gestione dell'intero sistema da essi composto nonché le caratteristiche che i corridoi devono possedere. Si inserisce nella continuità delle iniziative e disposizioni summenzionate, fra cui il programma TEN-T, i corridoi ERTMS e la legislazione comunitaria in vigore in materia di trasporto ferroviario.

Per rispondere alla necessità di agire rapidamente e incoraggiare e guidare le azioni in corso che perseguono gli stessi obiettivi della presente iniziativa, la Commissione propone di affiancare alla proposta di regolamento anche altre iniziative. Agevolerà la costituzione di associazioni fra Stati membri per la creazione di corridoi e la pianificazione comune degli investimenti. Inoltre, riunirà regolarmente tutti i gestori dell'infrastruttura ferroviaria dell'Unione per favorire lo scambio di buone pratiche e affrontare temi di interesse comune.

D'altra parte, il riesame in corso della politica per la TEN-T offre l'opportunità di coordinare questa iniziativa con la politica della TEN-T, permettendo prevedere importanti effetti di sinergia, sia sul piano delle misure da mettere in atto per orientarsi verso una maggiore efficienza nella costruzione e l'utilizzazione delle infrastrutture di interesse europeo che sul piano degli investimenti.

4. I PRINCIPI GENERALI DELLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO

La proposta è conforme al principio di sussidiarietà. Contiene disposizioni che riguardano la gestione transnazionale di infrastrutture ferroviarie che non potrebbero essere realizzate individualmente da ciascuno Stato membro. Anche il principio di proporzionalità è rispettato. La proposta fissa infatti procedure e obiettivi comuni per gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura ferroviaria. Infine, la presente proposta completa e sviluppa la legislazione ferroviaria in vigore. Ne facilita l'interpretazione e contribuisce così alla semplificazione legislativa decisa a livello comunitario.

La presente proposta è organizzata in cinque capi, tre dei quali riguardano i temi seguenti: la pianificazione e la gestione della rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo; gli investimenti nell'infrastruttura, nei terminal e nelle relative attrezzature e infine

---

[2] Documento di lavoro dei servizi della Commissione, COM

l'utilizzazione dei corridoi merci. I capi 1 e 5 riguardano rispettivamente le disposizioni generali e finali.

Per ogni corridoio merci si propone di analizzare il mercato e consultare i clienti a scadenze periodiche, definire un piano di attuazione contenente le misure destinate a rispondere alle esigenze delle parti interessate e ad assicurare il rispetto delle disposizioni della proposta di regolamento. I gestori dell'infrastruttura e dei terminal sono incaricati della realizzazione e possono contare sul sostegno e sull'impulso degli Stati membri impegnati nella creazione del corridoio merci interessato.

4.1. La definizione e la gestione della rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

Il capo 2 stabilisce innanzitutto gli obblighi degli Stati membri in materia di creazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo e la relativa procedura di selezione. Queste disposizioni devono permettere di garantire, da un lato, la qualità dei corridoi proposti e, dall'altro, la coerenza fra i diversi corridoi proposti. Inoltre prevedono che tutti gli Stati membri che non presentano particolarità geografiche incompatibili con l'obiettivo fissato partecipino alla realizzazione della rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

Il metodo proposto è il seguente: la legislazione fissa per gli Stati membri un obbligo generale di creare corridoi merci all'interno della rete TEN-T; gli Stati membri definiscono insieme i corridoi che intendono creare; questa scelta è convalidata a livello comunitario, con la procedura di comitato, dopo aver esaminato la pertinenza del corridoio proposto e la coerenza fra tutti i corridoi merci proposti.

In questo capo figurano anche le caratteristiche essenziali dell'organo di gestione di ogni corridoio merci. Per definire le caratteristiche essenziali dei corridoi la Commissione si è basata sull'esperienza acquisita, in particolare nell'ambito dei corridoi ERTMS e dei corridoi istituiti da RailNetEurope, sulle questioni trattate dal gruppo di esperti e sui risultati della consultazione pubblica. In linea generale, la realizzazione di una struttura internazionale capace di favorire il coordinamento fra Stati membri e gestori dell'infrastruttura lungo un corridoio sembra costituire l'elemento indispensabile per garantire il successo di questo esercizio.

4.2. Gli investimenti

Il capo 3 precisa gli obblighi da rispettare in relazione a un corridoio merci per quanto riguarda il coordinamento e la programmazione degli investimenti, lo sviluppo dell'interoperabilità delle varie reti interessate e il miglioramento delle capacità dei treni. Grazie allo sviluppo dell'interoperabilità si potranno realizzare progressi importanti per quanto riguarda i tempi di percorrenza, la capacità e la produttività del trasporto merci per ferrovia. Il potenziamento della capacità dei treni, che potrebbe essere ottenuta per esempio aumentando la lunghezza massima consentita dei treni autorizzati a circolare lungo l'intero corridoio, permetterà anche di migliorare efficacemente la produttività del trasporto merci per ferrovia.

In questo capo la Commissione propone anche la definizione di una rete di terminal strategici per ogni corridoio. Per garantire il successo di questa iniziativa è fondamentale che ogni corridoio merci disponga di buone connessioni con il resto della rete e con gli altri modi di

trasporto, nei porti marittimi o nell'entroterra. Per ogni corridoio deve quindi essere elaborata una strategia efficace concernente lo sviluppo dei terminal modali e l'adeguamento delle loro capacità alle esigenze del trasporto merci che circola lungo l'asse in questione.

4.3. L'utilizzazione di un corridoio merci

Il capo 4 riguarda sette punti essenziali: lo sviluppo di procedure interoperabili; il miglioramento del coordinamento in materia di gestione del traffico fra gestori dell'infrastruttura, da un lato, e gestori dell'infrastruttura e gestori dei terminal, dall'altro; il miglioramento dell'accesso alle infrastrutture e ai terminal; un trattamento favorevole dei treni merci per l'assegnazione delle tracce orarie e la gestione del traffico; il controllo della qualità del servizio su un corridoio merci; la cooperazione fra organi di controllo.

Migliorare il coordinamento a livello di gestione del corridoio merci dovrebbe permettere di aumentare le prestazioni del trasporto merci internazionale lungo l'asse in questione a un costo limitato. Questo presuppone, ad esempio, l'istituzione di un servizio di sportello unico per le domande di tracce orarie riguardanti reti da mettere a disposizione dei candidati che richiedono l'assegnazione di una traccia. D'altra parte, l'analisi di impatto ha dimostrato che il coordinamento efficace della gestione dei terminal e dell'infrastruttura principale permetterebbe di migliorare sensibilmente le prestazioni del trasporto merci per ferrovia. In particolare, sarebbero ridotti i tempi di attesa dei treni che devono accedere ai terminal o all'infrastruttura principale all'uscita dai terminal.

La qualità delle informazioni sulle condizioni e le modalità di accesso ai servizi necessari per la circolazione fluida di un treno merci permetterà poi un accesso non discriminatorio a tutti i servizi forniti dalle infrastrutture del corridoio merci.

Per quanto riguarda l'equilibrio fra treni merci e treni passeggeri, l'obiettivo è garantire ai treni merci tracce di buona qualità, affidabili e, per le tracce internazionali, composte da tracce nazionali fra loro coerenti. Oggetto di questo capo è anche la questione di un trattamento migliore dei treni merci nell'ambito della gestione del traffico. Si tratta di fornire garanzie al trasporto merci per ferrovia sull'affidabilità e la qualità del servizio che i gestori dell'infrastruttura forniscono. Queste garanzie, di cui generalmente il trasporto merci non dispone, dovrebbero avere un impatto ridotto sulle prestazioni del traffico passeggeri. Inoltre, non devono costituire una restrizione eccessiva, che potrebbe nuocere alla gestione ottimale dell'infrastruttura.

Le misure descritte devono produrre effetti positivi sulle prestazioni del trasporto merci per ferrovia che occorre misurare e analizzare regolarmente. Per questo motivo il capo 4 stabilisce l'obbligo di definire degli indici di prestazioni per ogni corridoio da aggiornare periodicamente.

2008/0247 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione[3],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[4],

visto il parere del Comitato delle regioni[5],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato[6],

considerando quanto segue:

(1) Nell'ambito della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione e della strategia per lo sviluppo sostenibile della Comunità, la realizzazione di un mercato ferroviario interno, in particolare per il trasporto merci, è un elemento essenziale per conseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile.

(2) La direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza[7] rappresenta una tappa importante nella realizzazione del mercato ferroviario interno.

(3) Per essere competitivi rispetto agli altri modi di trasporto, i servizi ferroviari nazionali e internazionali di trasporto merci, aperti alla concorrenza dal 1° gennaio 2007, devono poter beneficiare di un'infrastruttura ferroviaria di buona qualità, che garantisce la fornitura di servizi di trasporto merci in buone condizioni per quanto riguarda la velocità commerciale e i tempi di percorrenza ed è affidabile, nel senso che il servizio fornito deve corrispondere effettivamente agli impegni contrattuali sottoscritti con gli operatori ferroviari.

---

3 GU C […] del […], pag. […].
4 GU C […] del […], pag. […].
5 GU C […] del […], pag. […].
6 Parere del Parlamento europeo del ….., posizione comune del Consiglio del …..
7 GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

(4) Il Consiglio dei ministri del 7 e 8 aprile 2008 è giunto alla conclusione che occorre favorire l'uso efficace delle infrastrutture e, ove necessario, migliorare le capacità di infrastruttura ferroviaria con misure adottate a livello europeo e nazionale, in particolare mediante l'adozione di testi legislativi.

(5) Viste queste premesse, la realizzazione di una rete ferroviaria per un trasporto merci competitivo sulla quale i treni merci potranno circolare in buone condizioni e transitare agevolmente da una rete nazionale all'altra permetterebbe di migliore le condizioni di utilizzo dell'infrastruttura.

(6) Per realizzare una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, le iniziative già adottate in materia di infrastruttura ferroviaria dimostrano che la creazione di corridoi internazionali rispondenti alle esigenze specifiche di uno o più segmenti del trasporto merci chiaramente identificati, rappresenta il metodo più adatto.

(7) La costituzione della rete ferroviaria per un trasporto merci competitivo dovrebbe essere coerente con la rete transeuropea di trasporto ("TEN-T"). A tal fine, è necessario garantire lo sviluppo coordinato delle due reti, e in particolare l'integrazione dei corridoi internazionali per il trasporto merci per ferrovia nella rete TEN-T esistente. Inoltre, occorre stabilire a livello comunitario regole uniformi relative a tali corridoi merci. Ove opportuno, la creazione dei corridoi in oggetto potrebbe essere sostenuta finanziariamente nell'ambito del programma TEN-T[8].

(8) Nell'ambito di un corridoio merci è opportuno assicurare un buon coordinamento fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura interessati, assegnare una priorità sufficiente al traffico merci, istituire un numero sufficiente di collegamenti efficaci con gli altri modi di trasporto e stabilire condizioni propizie allo sviluppo della concorrenza tra i fornitori di trasporto merci per ferrovia.

(9) La creazione di un corridoio merci deve essere esaminata e approvata a livello comunitario secondo una procedura e criteri trasparenti e chiaramente definiti che lascino agli Stati membri e ai gestori dell'infrastruttura un margine di decisione e di gestione sufficiente per adottare misure adeguate alle loro esigenze specifiche.

(10) Per incentivare il coordinamento fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura, ogni corridoio deve essere sostenuto da un organo di gestione, composto dai diversi gestori dell'infrastruttura interessati dal corridoio in oggetto.

(11) Per rispondere alle esigenze del mercato, le modalità di creazione di un corridoio merci devono essere presentate in un piano di attuazione che deve comprendere l'identificazione e il calendario della realizzazione delle azioni suscettibili di migliorare le prestazioni del trasporto merci per ferrovia. Inoltre, per garantire che le azioni previste o attuate per la creazione di un corridoio merci rispondano alle esigenze o alle aspettative di tutti gli utenti interessati, questi ultimi devono essere consultati periodicamente, secondo procedure chiaramente definite.

---

[8] GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 1655/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 197 del 29.7.1999, pag. 1) e dal regolamento (CE) n. 807/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 143 del 30.4.2004, pag. 46).

(12) Per assicurare la coerenza e la continuità delle capacità di infrastruttura disponibili lungo il corridoio merci, occorre coordinare e pianificare gli investimenti a favore del corridoio fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura interessati secondo una logica che risponda alle esigenze del corridoio. Il programma di realizzazione deve essere pubblicato per informare i candidati che possono operare lungo il corridoio. Gli investimenti devono includere progetti di intervento relativi allo sviluppo di sistemi interoperabili e all'aumento della capacità dei treni.

(13) Per le stesse ragioni anche i lavori pesanti di manutenzione, che molto spesso hanno profonde ripercussioni sulle capacità dell'infrastruttura ferroviaria, devono essere coordinati a livello di corridoio ed essere oggetto di una pubblicazione aggiornata.

(14) Per favorire lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia nella Comunità è altresì necessario predisporre infrastrutture e sistemi destinati allo sviluppo di servizi di trasporto intermodale per il traffico merci.

(15) Gli Stati membri interessati e le autorità nazionali di sicurezza competenti lungo il corridoio merci possono concludere accordi sul riconoscimento reciproco dei veicoli, da un lato, e dei macchinisti, dall'altro. Le autorità di sicurezza degli Stati membri interessati dal corridoio merci devono cooperare per assicurare l'attuazione degli accordi summenzionati.

(16) Per agevolare le domande di capacità di infrastruttura per i servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia, è opportuno istituire uno sportello unico per ogni corridoio merci. A tal fine è opportuno basarsi sulle iniziative esistenti, in particolare quelle avviate da RailNetEurope, un organismo che costituisce uno strumento di coordinamento dei gestori dell'infrastruttura e fornisce determinati servizi agli operatori del trasporto merci internazionale.

(17) Tenuto conto delle differenze fra i calendari di programmazione degli orari per i vari tipi di traffico, è auspicabile che le domande di capacità di infrastruttura per il traffico passeggeri non impongano indebitamente restrizioni alle domande relative al traffico merci, tenendo conto in particolare della rispettiva rilevanza socioeconomica. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura devono variare in funzione della qualità e dell'affidabilità della traccia oraria assegnata.

(18) I treni che effettuano il trasporto di merci particolarmente sensibili ai tempi di trasporto e alla puntualità devono poter beneficiare di una priorità sufficiente in caso di perturbazione del traffico.

(19) Per assicurare lo sviluppo della concorrenza fra fornitori di servizi di trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio merci, è auspicabile autorizzare candidati diversi dalle imprese ferroviarie o dalle loro associazioni a domandare capacità di infrastruttura.

(20) Per ottimizzare la gestione del corridoio merci e assicurare una maggiore fluidità e migliori prestazioni dei servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia, occorre provvedere a un buon coordinamento fra gli organi di controllo del traffico ferroviario ripartiti sulle varie reti del corridoio merci. Per assicurare un utilizzo più efficiente delle infrastrutture ferroviarie, è necessario coordinare la gestione di queste infrastrutture e dei terminal strategici situati lungo il corridoio.

(21) Per agevolare l'accesso alle informazioni sull'utilizzo delle principali infrastrutture del corridoio merci e assicurare un accesso non discriminatorio, è auspicabile mettere a disposizione di tutti i fornitori di servizi di trasporto merci internazionale per ferrovia un prospetto informativo che raccoglie tutte le informazioni pertinenti.

(22) Per misurare secondo criteri obiettivi i benefici delle azioni volte a creare il corridoio merci e assicurare un controllo efficace delle azioni, occorre adottare e pubblicare regolarmente degli indicatori di prestazioni del servizio lungo il corridoio in questione.

(23) Per migliorare la diffusione di buone pratiche e assicurare il controllo efficace della gestione della rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, è auspicabile rafforzare, con il sostegno della Commissione, la cooperazione fra tutti i gestori dell'infrastruttura.

(24) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia la realizzazione di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo composta da corridoi merci, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità sancito dallo stesso articolo.

(25) Per il coordinamento degli investimenti e la gestione delle capacità e del traffico occorrono regole eque, fondate su una cooperazione fra i gestori dell'infrastruttura che devono fornire un servizio di qualità agli operatori del trasporto merci nel contesto di un corridoio ferroviario internazionale.

(26) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento devono essere adottate in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

(27) In particolare, occorre conferire alla Commissione il potere di stabilire le condizioni e i criteri necessari per l'attuazione del presente regolamento. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a integrarlo con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

ASPETTI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione della rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

composta da corridoi ferroviari internazionali per favorire un trasporto merci competitivo (in appresso "corridoi merci"). Stabilisce le regole per la selezione e l'organizzazione dei corridoi merci e determinati principi armonizzati concernenti la pianificazione degli investimenti, la gestione delle capacità e del traffico.

2. Il presente regolamento si applica alla gestione e all'utilizzo di infrastrutture ferroviarie adibite ai servizi ferroviari nazionali e internazionali. Sono escluse:

   a) le reti locali e regionali autonome adibite ai servizi di trasporto passeggeri che circolano su un'infrastruttura ferroviaria;

   b) le reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani;

   c) le reti regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da un'impresa ferroviaria esclusa dall'ambito di applicazione della direttiva 91/440/CEE[9], finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;

   d) le infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario.

Articolo 2

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 2001/14/CE.

2. Oltre alle definizioni di cui al paragrafo 1, si intende per:

   a) "corridoio merci", l'insieme delle linee ferroviarie stabilite sul territorio degli Stati membri e, ove opportuno, di paesi terzi europei che collegano uno o più terminal strategici a un altro o ad altri terminal strategici; tale insieme comprende un asse principale, linee alternative e linee di collegamento, così come le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature nei terminal merci, gli scali di smistamento e di formazione e i binari di raccordo a questi ultimi;

   b) "piano di attuazione", il documento che presenta la strategia, le azioni e i mezzi che le parti interessate intendono attuare per sviluppare nel corso di un determinato periodo le attività necessarie e sufficienti per realizzare il corridoio merci;

   c) "lavori pesanti di manutenzione", gli interventi o le riparazioni dell'infrastruttura ferroviaria e delle relative attrezzature necessari alla circolazione dei treni lungo il corridoio merci che richiedono riserve di capacità di infrastruttura di cui all'articolo 28 della direttiva 2001/14/CE;

---

[9] GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

d) “terminal”, l’impianto situato lungo il corridoio merci appositamente attrezzato per permettere di effettuare operazioni di carico e/o scarico dai treni merci e l’integrazione dei servizi ferroviari di merci con i servizi stradali, marittimi, fluviali e aerei, oppure la formazione o la modifica della composizione dei treni merci;

e) “terminal strategico”, il terminal del corridoio merci, aperto a tutti i candidati e che svolge un ruolo importante nel trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio merci;

f) “sportello unico”, l’organismo comune istituito dai gestori dell’infrastruttura del corridoio merci che fornisce ai candidati la possibilità di domandare in un’unica sede e con un’unica operazione una traccia per un percorso che attraversa almeno una frontiera.

CAPO II

PROGETTAZIONE E GESTIONE DELLA RETE FERROVIARIA EUROPEA PER UN TRASPORTO MERCI COMPETITIVO

Articolo 3

Selezione dei corridoi merci

1. L’obiettivo perseguito con il corridoio merci è permettere l’esercizio di servizi ferroviari nazionali e internazionali di trasporto merci sul territorio di almeno due Stati membri. Il corridoio presenta le seguenti caratteristiche:

   a) fa parte della rete TEN-T;

   b) permette uno sviluppo significativo del traffico merci per ferrovia;

   c) è giustificato sulla base di un’analisi socioeconomica che comprende gli impatti sugli elementi del sistema di trasporto in cui l’assegnazione delle capacità di infrastruttura del corridoio merci incide significativamente sui traffici merci e passeggeri. Viene inclusa l’analisi degli effetti principali in termini di costi esterni;

   d) si fonda su un piano di attuazione.

2. Gli Stati membri interessati propongono la realizzazione o la modifica di un corridoio merci. A tal fine, comunicano alla Commissione una proposta elaborata in collaborazione con i gestori dell’infrastruttura interessati, tenendo conto dei criteri di cui in allegato.

3. I corridoi merci sono istituiti secondo le seguenti modalità:

   a) al massimo un anno dopo l’entrata in vigore del presente regolamento, il territorio di ciascuno Stato membro che conta almeno due frontiere terrestri con altri Stati membri deve essere oggetto di almeno una proposta di corridoio merci;

b) al massimo tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, il territorio di ciascuno Stato membro deve annoverare almeno:

i) un corridoio merci,

ii) due corridoi merci, se le prestazioni annuali del trasporto merci per ferrovia nello Stato membro in questione sono uguali o superiore a 30 miliardi di tonnellate/chilometro,

iii) tre corridoi merci, se le prestazioni annuali del trasporto merci per ferrovia nello Stato membro in questione sono uguali o superiore a 70 miliardi di tonnellate/chilometro.

4. La Commissione esamina le proposte di realizzazione di corridoi merci di cui al paragrafo 2 e, in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3, adotta una decisione relativa a un primo gruppo di corridoi merci al più tardi un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento. Ai fini dell'esame in oggetto si applicano i criteri di cui all'allegato.

5. Il corridoio merci può comprendere elementi delle reti ferroviarie di paesi terzi europei. Ove opportuno, questi elementi devono essere compatibili con la politica per la rete TEN-T.

6. L'insieme dei corridoi merci di cui al paragrafo 4 è progressivamente modificato e completato in base alle proposte di realizzazione o modifica di un corridoio merci e previa adozione di una decisione della Commissione in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3. Le proposte degli Stati membri sono esaminate alla luce dei criteri di cui in allegato.

7. In caso di difficoltà fra due o più Stati membri a proposito della realizzazione o modifica di un corridoio merci che riguarda l'infrastruttura ferroviaria situata sul loro territorio, la Commissione, su domanda di uno degli Stati membri interessati, consulta in materia il comitato di cui all'articolo 18. Il parere del comitato è comunicato agli Stati membri interessati. Gli Stati membri interessati tengono conto di questo parere per trovare una soluzione.

9. Le misure tese ad adattare l'allegato, che sono misure di portata generale e intendono modificare gli elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate in conformità della procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 18, paragrafo 4.

Articolo 4

Gestione dei corridoi merci

1. Gli Stati membri interessati da un corridoio merci cooperano per assicurare lo sviluppo del corridoio conformemente al piano di attuazione. Definiscono gli obiettivi generali del corridoio merci e assicurano che il piano di attuazione sia concepito per conseguirli.

2. Per ciascun corridoio merci i gestori dell'infrastruttura interessati, quali definiti all'articolo 2 della direttiva 2001/14/CE, istituiscono un organo di gestione incaricato di definire il piano di attuazione del corridoio merci, guidarne la realizzazione e aggiornarlo. L'organo di gestione informa periodicamente delle proprie attività gli Stati membri interessati e, se necessario, i coordinatori europei dei progetti prioritari della rete TEN-T di cui all'articolo 17bis della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[10] integrati dal corridoio merci.

3. L'organo di gestione è un soggetto giuridico indipendente. Può essere costituito da un gruppo europeo di interesse economico ai sensi del regolamento (CEE) n. 2137/85[11] e usufruire dello statuto di un gruppo di questo tipo.

4. I membri dell'organo di gestione designano il direttore, il cui mandato ha una durata di almeno 3 anni.

5. È istituito un gruppo di lavoro composto dai gestori e proprietari dei terminal strategici del corridoio merci di cui all'articolo 9. Il gruppo di lavoro può emettere un parere sulle proposte presentate dall'organo di gestione che hanno conseguenze dirette sugli investimenti e la gestione dei terminal strategici. L'organo di gestione non può adottare decisioni contrarie a tale parere.

Articolo 5

Misure di attuazione del corridoio merci

1. Il piano di attuazione, approvato dall'organo di gestione, comprende:

   a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio merci e il programma di attuazione delle misure necessarie per la realizzazione del corridoio;

   b) gli elementi essenziali dello studio di mercato di cui al paragrafo 3;

   c) gli obiettivi dell'organo di gestione in termini di prestazioni del corridoio merci, espresse sotto forma di qualità di servizio e capacità del corridoio in conformità delle disposizioni di cui all'articolo 16;

   d) il programma di realizzazione e di miglioramento delle prestazioni del corridoio merci di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

2. Il piano di attuazione è adattato periodicamente tenendo conto dell'evoluzione della realizzazione delle misure in esso contenute, del mercato del trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio e delle prestazioni misurate in conformità delle disposizioni di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

3. Viene eseguito uno studio di mercato riguardante l'evoluzione del traffico registrata e prevista lungo il corridoio merci e gli elementi del sistema di trasporto connessi a quest'ultimo. Lo studio esamina l'evoluzione dei vari tipi di traffico, in relazione al trasporto sia merci che passeggeri. Comprende gli elementi principali dell'analisi

---

[10] GU L 228 del 9.9.1996.
[11] GU L 199 del 31.7.1985, pag. 1.

socioeconomica di cui all'articolo 3, lettera c), ed è aggiornato almeno una volta all'anno. I risultati sono utilizzati per adattare il piano di attuazione del corridoio merci.

4. È definito un programma di realizzazione e miglioramento delle prestazioni del corridoio merci che comprende in particolare gli obiettivi comuni, le scelte tecniche e il calendario degli interventi necessari sull'infrastruttura ferroviaria e le relative attrezzature per attuare le misure di cui agli articolo da 7 a 16.

Articolo 6

Consultazione dei richiedenti

1. Per favorire la partecipazione adeguata dei richiedenti, conformemente all'articolo 2 della direttiva 2001/14/CE, che possono utilizzare il corridoio merci, l'organo di gestione instaura determinati meccanismi di consultazione.

2. I richiedenti che intendono utilizzare il corridoio merci sono consultati dall'organo di gestione prima dell'approvazione del piano di attuazione e in occasione del relativo aggiornamento. In caso di disaccordo fra l'organo di gestione e i richiedenti, questi ultimi possono rivolgersi alla Commissione, che consulta in proposito il comitato di cui all'articolo 18, paragrafo 1, in conformità della procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

CAPO III

INVESTIMENTI NEL CORRIDOIO MERCI

Articolo 7

Programmazione degli investimenti

1. L'organo di gestione elabora e approva:

   a) un piano comune di investimenti nell'infrastruttura per il corridoio merci a lungo termine, vale a dire per un periodo di almeno 10 anni;

   b) se opportuno, un piano comune di investimenti a medio termine (almeno 2 anni) a favore del corridoio merci.

   I piani di investimento stabiliscono l'elenco dei progetti previsti per l'estensione, il rinnovo o la risistemazione delle infrastrutture ferroviarie e delle loro attrezzature esistenti lungo il corridoio e delle relative esigenze finanziarie.

2. I piani di investimento di cui al paragrafo 1 comprendono una strategia relativa alla realizzazione di sistemi interoperabili lungo il corridoio merci che soddisfa i requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alle reti ferroviarie definite conformemente alla direttiva 2008/57/CE[12]. Questa strategia, che si basa

[12] GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

sull'analisi del rapporto fra i costi e i benefici dell'installazione dei sistemi in questione, deve essere coerente con i piani nazionali ed europei di installazione dei sistemi interoperabili, in particolare con il piano di installazione del sistema europeo di segnalamento europeo (ERTMS).

3. Se necessario, i piani di investimento citano il contributo comunitario previsto a titolo del programma TEN-T e ne giustificano la coerenza di strategia con quest'ultimo.

4. I piani di investimento di cui al paragrafo 1 comprendono anche una strategia relativa all'aumento della capacità dei treni merci in circolazione lungo il corridoio merci. La strategia può fondarsi sull'aumento della lunghezza, del profilo o del carico per asse autorizzati per i treni che circolano lungo il corridoio.

5. I piani di investimento di cui al paragrafo 1 sono pubblicati nel documento di cui all'articolo 15 e aggiornati periodicamente. Fanno parte del piano di attuazione del corridoio merci.

Articolo 8

Lavori pesanti di manutenzione

I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci coordinano almeno una volta all'anno la programmazione dei lavori pesanti di manutenzione dell'infrastruttura e delle relative attrezzature.

Articolo 9

Terminal strategici

1. In sintonia con il gruppo di lavoro di cui all'articolo 4, paragrafo 5, l'organo di gestione adotta una strategia relativa allo sviluppo di terminal strategici affinché siano in grado di rispondere alle esigenze del trasporto merci per ferrovia che circola lungo il corridoio merci.

2. L'organo di gestione adotta le misure adeguate per realizzare tale strategia e la riesamina periodicamente.

CAPO IV

GESTIONE DEL CORRIDOIO MERCI

Articolo 10

Sportello unico per le domande di tracce internazionali

1. L'organo di gestione istituisce uno sportello unico per la domanda delle tracce per un treno merci che attraversa almeno una frontiera lungo il corridoio merci.

2. Le domande di tracce per un treno merci che attraversa almeno una frontiera o che utilizza diverse reti lungo il corridoio merci devono essere presentate presso lo sportello unico di cui al paragrafo 1.

3. Gli organi di controllo interessati di cui all'articolo 17 del presente regolamento assicurano che le attività dello sportello unico siano esercitate in condizioni trasparenti e non discriminatorie.

Articolo 11

Traffico merci prioritario

1. L'organo di gestione definisce diverse categorie di tipo di traffico merci, valide lungo l'intero corridoio merci. Almeno una di queste categorie (di seguito "traffico merci prioritario") comprende le merci per le quali il rispetto dei tempi di trasporto è particolarmente importante e che pertanto devono beneficiare di tempi di trasporto efficienti e della garanzia di puntualità.

2. I criteri di definizione delle categorie di tipo di traffico merci sono adottati, ove necessario, in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3.

Articolo 12

Tracce assegnate ai treni merci

1. In deroga all'articolo 20, paragrafo 2, della direttiva 2001/14/CE, i gestori dell'infrastruttura del corridoio merci riservano la capacità necessaria al traffico merci prioritario per l'esercizio successivo prima dell'esercizio annuale di definizione dell'orario di servizio di cui all'articolo 18 della direttiva 2001/14/CE e basandosi sul traffico merci constatato e sullo studio di mercato di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

2. I gestori dell'infrastruttura mantengono una riserva di capacità nell'ambito dell'orario di servizio definitivo per permettere di rispondere in modo rapido e appropriato alle richieste ad hoc di capacità di cui all'articolo 23 della direttiva 2001/14/CE. Tale capacità deve essere sufficiente per soddisfare le richieste di tracce e garantire un livello adeguato di qualità della traccia assegnata, in termini di tempi di percorrenza e di orario adattato al traffico merci.

4. Le tracce assegnate a operazioni di trasporto merci possono essere di qualità diversa in termini di tempi di percorrenza. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura relativi alle tracce orario in questione possono variare in funzione del livello di qualità proposto conformemente agli articoli 7 e 8 della direttiva 2001/14/CE.

5. Fatti salvi i casi di forza maggiore, una traccia assegnata a un'operazione di traffico merci prioritario non può essere annullata meno di 3 mesi prima dell'orario di servizio se il candidato interessato non fornisce il proprio consenso a favore di tale annullamento.

6. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci e il gruppo di lavoro di cui all'articolo 4, paragrafo 5, istituiscono determinate procedure per assicurare il coordinamento ottimale dell'assegnazione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e dell'assegnazione delle capacità dei terminal strategici di cui all'articolo 9.

Articolo 13

Richiedenti autorizzati

In deroga all'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE, i richiedenti diversi dalle imprese ferroviarie e dalle loro associazioni internazionali possono richiedere tracce per il trasporto merci quando queste ultime riguardano una o più sezioni del corridoio merci.

Articolo 14

Gestione del traffico

1. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci stabiliscono e pubblicano le regole di priorità fra i diversi tipi di traffico in caso di perturbazione della circolazione lungo il corridoio merci nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 3 e all'allegato I della direttiva 2001/14/CE.

2. Le regole di priorità di cui al paragrafo 1 del presente articolo devono prevedere quanto meno che la traccia assegnata a un treno merci prioritario che rispetta le disposizioni iniziali previste dalla traccia non possa essere né riassegnata a un altro treno né modificata tranne quando il titolare iniziale della traccia non si dichiara favorevole alla riassegnazione a un altro treno o alla modifica.

3. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci attuano delle procedure di coordinamento della gestione del traffico lungo il corridoio merci.

4. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci e il gruppo di lavoro di cui all'articolo 4, paragrafo 5, istituiscono determinate procedure per assicurare il coordinamento ottimale fra l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria e quello dei terminal strategici di cui all'articolo 9.

Articolo 15

Informazioni sulle condizioni di utilizzo del corridoio merci

L'organo di gestione stabilisce e pubblica un documento che contiene:

a) tutte le informazioni contenute nei prospetti informativi delle reti nazionali che riguardano il corridoio merci, elaborati conformemente alla procedura di cui all'articolo 3 della direttiva 2001/14/CE;

b) l'elenco e le caratteristiche dei terminal strategici e tutte le informazioni riguardanti le condizioni e modalità di accesso agli stessi.

Articolo 16

Qualità del servizio lungo il corridoio merci

1. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci assicurano la coerenza fra i sistemi di prestazioni in vigore lungo il corridoio merci di cui all'articolo 11 della direttiva 2001/14/CE.

2. Per misurare la qualità del servizio e la capacità dei servizi nazionali e internazionali di trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio merci, l'organo di gestione definisce una serie di indicatori di prestazioni del corridoio merci e li pubblica almeno una volta all'anno.
Le misure di esecuzione riguardanti gli indicatori in questione sono adottate, se necessario, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3.

Articolo 17

Organismi di regolamentazione

1. Gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE competenti per il corridoio merci cooperano per monitorare le attività internazionali dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti lungo il corridoio merci. Si consultano e scambiano informazioni. Ove opportuno, richiedono le informazioni necessarie ai gestori dell'infrastruttura dello Stato membro per il quale sono competenti.

2. In caso di reclamo da parte di un richiedente in materia di servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia o nell'ambito di un'indagine d'ufficio, l'organismo di regolamentazione interessato consulta l'organismo di regolamentazione degli altri Stati membri sul cui territorio passa il corridoio merci in questione e richiede le informazioni necessarie prima di prendere una decisione. Gli altri organismi di regolamentazione forniscono tutte le informazioni che essi stessi hanno il diritto di chiedere in virtù della legislazione nazionale. Ove opportuno, l'organismo di regolamentazione che ha ricevuto il reclamo o che ha avviato l'indagine d'ufficio trasferisce il fascicolo all'organismo di regolamentazione competente per adottare le misure pertinenti nei confronti delle parti interessate.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 18

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto dell'articolo 8 della stessa.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa. Il termine di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 19

Cooperazione

I gestori dell'infrastruttura cooperano ai fini dell'attuazione del presente regolamento. Scambiano informazioni sulle buone pratiche per favorirne il coordinamento in tutta la Comunità. La Commissione li assiste in tale compito. A tal fine istituisce un gruppo di lavoro di gestori dell'infrastruttura sotto la sua presidenza.

Articolo 20

Deroga

Ove opportuno, uno Stato membro può derogare alle disposizioni del presente regolamento. A tal fine trasmette alla Commissione una domanda motivata di deroga. La Commissione adotta una decisione in proposito, in conformità della procedura di consultazione di cui all'articolo 18, paragrafo 2, tenendo conto della situazione geografica e dello sviluppo dei servizi ferroviari di trasporto merci nello Stato membro che ha presentato la domanda di deroga.

Articolo 21

Controllo dell'applicazione

A partire dalla realizzazione del corridoio merci, ogni due anni gli Stati membri interessati trasmettono alla Commissione un fascicolo che illustra i risultati della cooperazione di cui all'articolo 4, paragrafo 1. La Commissione analizza il fascicolo e ne informa il comitato di cui all'articolo 18.

Articolo 22

Relazione

La Commissione esamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento. Elabora una relazione destinata al Parlamento europeo e al Consiglio, la prima volta entro cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento e successivamente ogni tre anni.

Articolo 23

Revisione

Se, in caso di revisione degli orientamenti per la rete TEN-T, in conformità delle modalità di cui all'articolo 18, paragrafo 3, della decisione n. 1692/96/CE, la Commissione conclude che è opportuno adattare il presente regolamento agli orientamenti in questione, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta tesa a modificare il presente regolamento di conseguenza.

Articolo 24

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il […]

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*

ALLEGATO

Criteri di valutazione delle proposte di realizzazione di un corridoio merci

La selezione dei corridoi merci di cui all'articolo 3 e l'aggiornamento della rete ferroviaria per un trasporto merci competitivo sono effettuati secondo i criteri seguenti:

(a) l'esistenza di una lettera di intenti degli Stati membri interessati che conferma la volontà di istituire il corridoio merci;

(b) il corridoio merci fa parte della rete TEN-T;

(c) quando l'itinerario del corridoio merci coincide con una sezione (o parte di sezione) di uno o più progetti prioritari della rete TEN-T[13], quest'ultima è integrata nel corridoio merci, tranne quando è dedicata al servizio di trasporto passeggeri;

(d) il corridoio merci di cui è proposta l'istituzione attraversa il territorio di almeno tre Stati membri o di almeno due Stati membri se la distanza fra i nodi ferroviari serviti dal corridoio proposto è superiore a 500 chilometri;

(e) la fattibilità economica e i benefici socioeconomici del corridoio merci;

(f) la coerenza di tutti i corridoi merci proposti dagli Stati membri per realizzare una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;

(g) la coerenza con le reti ferroviarie europee esistenti, fra cui i corridoi ERTMS e i corridoi definiti da RailNetEurope;

(h) la presenza di una buona interconnessione con gli altri modi di trasporto, soprattutto grazie a una rete adeguata di terminal strategici, anche nei porti marittimi e nelle zone interne;

(i) l'approccio proposto per attuare le disposizioni di cui agli articoli da 4 a 16.

---

[13] Cfr. l'allegato III della decisione n. 1692/96/CE.

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla realizzazione di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

2. QUADRO ABM/ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Settori politici interessati e attività associate:

Titolo 06: Energia e trasporti

Attività: "Trasporto interno, aereo e marittimo" (capitolo 06 02)

Obiettivo: "Assicurare la realizzazione del mercato interno dei servizi di trasporto"

3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa - ex linee B e A) e loro denominazione:

Nessuna

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria

In linea di principio, le disposizioni della proposta non hanno limiti di durata. La loro attuazione può essere ripartita su due periodi: 2010 (entrata in vigore del regolamento)-2013 (data limite di convalida delle proposte di realizzazione di corridoi merci degli Stati membri); dopo il 2013. La presente scheda riguarda i periodi 2009-2013 e 2014-2015: l'incidenza finanziaria per questi anni potrebbe essere ripetuta per gli anni successivi.

3.3. Caratteristiche di bilancio:

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
	Spese non obblig.	SND[14]	NO	NO	NO	NO
	Spese non obblig.	SD	NO	NO	NO	NO

[14] Stanziamenti non dissociati.

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Spese operative[15]									
Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a							
Stanziamenti di pagamento (SP)		b							
Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento[16]									
Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND)	8.2.4.	c							
IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO									
Stanziamenti di impegno		a+c							
Stanziamenti di pagamento		b+c							
Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento[17]									
Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44
Costo totale indicativo dell'intervento									
TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

15 Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.
16 Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.
17 Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di diversi organismi):

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	n + 5 e segg.	Totale
……	f							
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

X La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore.

☐ La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie.

☐ La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale[18] (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie).

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

X Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate

☐ La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

		Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione					
Linea di bilancio	Entrate		[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Entrate in valore assoluto							
	b) Variazione delle entrate	Δ						

[18] Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

[19] Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

Fabbisogno annuo	Anno 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n + 5 e segg.
Totale risorse umane	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

Valutazione delle proposte di realizzazione di corridoi merci e verifica dell'attuazione delle disposizioni della proposta.

5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

Per sviluppare il trasporto merci per ferrovia gli operatori necessitano di infrastrutture affidabili e di buona qualità, gestite secondo una logica internazionale, ove opportuno. Per rispondere a questa sfida l'intervento comunitario sembra necessario per migliorare e sostenere la cooperazione fra gestori nazionali delle infrastrutture e, più in generale, la gestione delle infrastrutture.

L'attuazione della proposta dovrebbe inoltre contribuire a utilizzare in modo ottimale la rete europea di trasporto e a migliorare l'efficienza del programma per la rete TEN-T.

5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

Assicurare la realizzazione del mercato interno dei servizi di trasporto.

La proposta chiede agli Stati membri di realizzare corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo. Il funzionamento di questi corridoi si fonda su quattro principi: rafforzare il coordinamento dell'esercizio delle infrastrutture; coordinare gli investimenti; sviluppare collegamenti intermodali; migliorare la trasparenza dell'informazione sulle condizioni di accesso alle infrastrutture; favorire un trattamento più favorevole del traffico merci su questi assi.

Il comitato istituito dalla proposta di regolamento interverrà ai fini della selezione dei corridoi e, ove opportuno, della procedura di regolamentazione.

5.4. Modalità di attuazione (dati indicativi)

- ☐ ***Gestione centralizzata***
  - ☐ diretta da parte della Commissione
  - ☐ indiretta, con delega a:

- ☐ agenzie esecutive
- ☐ organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
- ☐ organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico

☐ ***Gestione concorrente o decentrata***

- ☐ con Stati membri
- ☐ con paesi terzi

☐ ***Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

6.1. Sistema di controllo

Il controllo dell'attuazione delle disposizioni sarà effettuato dai servizi della DG TREN e dal comitato designato nella proposta.

6.2. Valutazione

6.2.1. Valutazione ex-ante

Le proposte legislative sono state elaborate sulla base della relazione del gruppo di esperti che la Commissione ha costituito e consultato nel primo semestre del 2008 (la relazione sarà pubblicata congiuntamente alla proposta).

Inoltre, nel corso del terzo trimestre del 2008 è stato realizzato e convalidato uno studio di impatto relativo alla disposizioni proposte.

6.2.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)

La proposta si fonda anche sull'esperienza maturata nell'ambito dei corridoi prioritari per l'installazione dell'ERTMS, i cosiddetti corridoi ERTMS (cfr. lo studio di impatto della proposta).

6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive

La proposta prevede una valutazione dell'attuazione ogni due anni.

7. MISURE ANTIFRODE

Non pertinente

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Non pertinente

8.2. Spese amministrative

8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno 2010	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5
Funzionari o agenti temporanei (XX 01 01)[20]	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Personale finanziato[21] con l'art. XX 01 02							
Altro personale finanziato[22] con l'art. XX 01 04/05							
TOTALE		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

La Commissione sarà incaricata di tre compiti principali:

- valutare le proposte di realizzazione di corridoi merci formulate dagli Stati membri;

- monitorare l'attuazione delle disposizioni della proposta;

- elaborare relazioni sull'attuazione.

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

X Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare

☐ Posti preassegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n

☐ Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB

---

[20] Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.
[21] Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.
[22] Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

- ☐ Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- ☐ Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

8.2.4. Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e segg.	TOTALE
1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							
Agenzie esecutive							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
- intra muros							
- extra muros							
Totale assistenza tecnica e amministrativa							

8.2.5. Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno 2010	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (06 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)						
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

Calcolo – ***Funzionari e agenti temporanei***

Il fabbisogno di risorse umane e finanziarie è coperto dalla dotazione che può essere concessa alla DG TREN nell'ambito dell'esercizio annuale di bilancio, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Calcolo – ***Personale finanziato con l'art. XX 01 02***

8.2.6. Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2010	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni							
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze							
XX 01 02 11 03 – Comitati	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)							
3 Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)							
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

Calcolo – ***Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento***