



CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 8 giugno 2009
(OR. en)

10678/09

Fascicolo interistituzionale:
2008/0247 (COD)

TRANS 230
CODEC 805

RELAZIONE

del: COREPER

al: Consiglio

n. doc. prec.: 10323/09 TRANS 219 CODEC 774 + COR 1

n. prop. Comm.: 17324/08 TRANS 485 CODEC 1860

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla **rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo** (AL)
- *Accordo politico*

A. INTRODUZIONE

L'11 dicembre 2008 la Commissione ha presentato al Consiglio la proposta in oggetto. Obiettivo del proposto regolamento è la creazione di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo composta da corridoi internazionali che mettano a disposizione degli operatori un'infrastruttura di trasporto merci efficiente e di qualità. Gli operatori ferroviari dovrebbero pertanto poter offrire un servizio efficiente e di qualità ed essere più competitivi sul mercato del trasporto merci. A tal fine, la proposta stabilisce le regole per la realizzazione e la modifica dei corridoi merci, la loro organizzazione e gestione e le misure per l'attuazione dei corridoi merci, la pianificazione degli investimenti e la gestione delle capacità e del traffico.

Il Gruppo "Trasporti terrestri" del Consiglio ha avviato, il 20 gennaio 2009, l'esame della proposta della Commissione. In linea con l'approccio interistituzionale sulle valutazioni d'impatto¹, il gruppo ha altresì discusso e valutato la valutazione d'impatto della Commissione. La discussione a livello di gruppo ha evidenziato sin dall'inizio opinioni e preoccupazioni diverse fra gli Stati membri su aspetti primari della proposta. La presidenza ha dunque tentato di trovare soluzioni di compromesso su tali questioni che costituiscano la base di un progetto di accordo politico.

Il Comitato dei Rappresentanti permanenti ha esaminato il testo del progetto di accordo politico nella riunione del 4 giugno 2009. Sebbene alcuni problemi siano stati risolti dal Comitato, altre questioni rimangono in sospeso. La stragrande maggioranza delle delegazioni sembra ora in grado di accettare i principali elementi del regolamento proposto. Tuttavia, la proposta continua a porre problemi ad alcune delegazioni (AT, DE e HU) che ritengono prematuro giungere a un accordo politico nella sessione del Consiglio TTE di giugno.

I risultati dei lavori svolti dagli organi preparatori del Consiglio figurano nell'allegato della presente relazione. Le modifiche rispetto alla versione precedente sono indicate in **neretto** e con [...].

Il 23 aprile 2009 il Parlamento europeo (relatore Petr Duchoň, PPE-DE) ha votato la proposta in prima lettura. Il parere del PE consta di 70 emendamenti. Il gruppo ha preso in esame i risultati della votazione in prima lettura e ha inserito integralmente alcuni degli emendamenti (emendamenti 41, 45, 50, 56, 65 e 68) nel progetto di accordo politico del Consiglio. Le idee principali di alcuni altri emendamenti del PE sono tuttavia contemplate in linea di massima dal testo del progetto di accordo politico. Onde evitare giudizi prematuri sui risultati di future discussioni con il Parlamento su questo fascicolo, la presidenza propone di integrare in questa fase della procedura solo gli emendamenti summenzionati, che sono pienamente accettabili per il Consiglio.

¹ **Miglioramento della regolamentazione:** Approccio interistituzionale comune sulle valutazioni d'impatto (VI), doc. 14901/05 JUR 486 COMPET 263.

B. QUESTIONI IN SOSPEO

Questioni fondamentali:

- 1. Realizzazione di corridoi merci** (articoli 3 e 4, allegati I e II, note in calce 4, 5, 6, 7, 8, 9, 19 e 21, pagine 9, 10, 26 e 27)

La Commissione aveva inizialmente proposto una procedura in base alla quale ciascuno Stato membro avrebbe dovuto realizzare almeno un corridoio con un altro Stato membro o con altri Stati membri interessati. Inoltre, alcuni Stati membri avrebbero avuto l'obbligo di realizzare almeno due o tre corridoi in base alle prestazioni annuali, espresse in tonnellate/chilometro, del trasporto merci per ferrovia negli Stati membri stessi.

A seguito delle preoccupazioni espresse da vari Stati membri su tale proposta, la presidenza ha proposto una soluzione di compromesso quale base minima che tenga conto delle principali preoccupazioni degli Stati membri. La soluzione di compromesso della presidenza consiste nella realizzazione dei primi corridoi merci in base all'elenco dei principali tracciati di questi corridoi (articolo 3 e allegato I) e nella partecipazione obbligatoria degli Stati membri non menzionati nell'elenco alla realizzazione di almeno un corridoio merci (articolo 4, paragrafo 1). Gli Stati membri parteciperanno inoltre alla realizzazione del corridoio o al prolungamento di un corridoio esistente, per garantire a uno Stato membro limitrofo di assolvere l'obbligo di realizzare almeno un corridoio merci (articolo 4, paragrafo 2).

La succitata soluzione di compromesso comprende due possibili deroghe all'obbligo di partecipare alla realizzazione di un corridoio merci. La prima deroga potrebbe giustificarsi se sussistono determinate condizioni, ossia se la realizzazione di un corridoio merci non è nell'interesse dei richiedenti che si prevede lo utilizzeranno, non apporta benefici socioeconomici o comporta un onere sproporzionato. Tale deroga è subordinata a una decisione adottata dalla Commissione secondo la procedura di comitato (articolo 4, paragrafo 3). La seconda deroga potrebbe applicarsi a uno Stato membro che dispone di una rete ferroviaria con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità (articolo 4, paragrafo 4).

Alcune delegazioni (AT, DE e HU) nutrono ancora forti perplessità sulle procedure proposte per realizzare i primi corridoi merci e gli altri corridoi di cui agli articoli 3 e 4 e agli allegati I e II. Talune delegazioni si sono dette preoccupate, essenzialmente a causa dei tempi stretti, per la necessità di realizzare più di un corridoio nel loro territorio. La presidenza ha pertanto suggerito un compromesso che consente tempi più lunghi per alcuni corridoi da realizzare in base all'allegato I. (Tuttavia, questa soluzione sembra porre problemi alle delegazioni PL e SE.) Inoltre, le delegazioni DE, HU e PL vorrebbero allungare da due a tre anni i tempi per proporre alla Commissione la realizzazione di corridoi merci a norma dell'articolo 4, paragrafo 5 (nota 9 in calce alla pagina 10).

2. Impatto sul trasporto passeggeri (articolo 13, note in calce 12, 13 e 14, pagine 18 e 19)

Una delle principali riserve sollevate da vari Stati membri riguarda il potenziale impatto negativo che potrebbe avere la riserva di capacità per i treni merci sul trasporto passeggeri. Alcuni Stati membri, al pari della Commissione, ritengono tuttavia che il regolamento, incentrato sul miglioramento della rete ferroviaria per un trasporto merci competitivo, debba garantire la necessaria priorità ai treni merci che circolano sui corridoi merci.

In base alle summenzionate preoccupazioni, la presidenza propone una soluzione di compromesso intesa a mantenere le misure specifiche relative all'assegnazione di capacità e ad assicurare al tempo stesso che sia riconosciuta la necessità di capacità di altri tipi di trasporto, compreso il trasporto passeggeri. La presidenza propone inoltre di aggiungere un nuovo considerando che sottolinei la necessità di garantire anche un'effettiva assegnazione di capacità per altri tipi di trasporto, compreso il trasporto passeggeri (nota 13 in calce alla pagina 19).

In seguito alla riunione del Comitato dei Rappresentanti permanenti del 4 giugno 2009, il testo di compromesso della presidenza all'articolo 13 è stato lievemente modificato. Tutte le delegazioni hanno formulato pertanto una riserva di esame sul nuovo testo di compromesso della presidenza.

3. Richiedenti autorizzati (articolo 13 della proposta originaria, nota 15 in calce alla pagina 20)

La proposta originaria della Commissione sanciva il diritto dei richiedenti diversi dalle imprese ferroviarie e dalle loro associazioni internazionali di domandare tracce per il trasporto merci quando queste ultime riguardano una o più sezioni del corridoio merci.

Ciò comporterebbe la modifica della disposizione applicabile della direttiva 2001/14/CE (articolo 16, paragrafo 1). Mentre il diritto comunitario vigente consente agli Stati membri di decidere in merito ad altri eventuali richiedenti, la nuova proposta della Commissione prevede l'obbligo per gli Stati membri di accettare altri richiedenti. L'accettazione di questa misura comporterebbe la modifica della direttiva 2001/14/CE, sebbene questa nuova disposizione sarebbe applicabile ai soli corridoi merci.

La presidenza propone pertanto di sopprimere l'articolo 13 della proposta della Commissione. Tuttavia, sussiste ancora la possibilità per i richiedenti diversi dalle imprese ferroviarie e dalle loro associazioni internazionali di domandare capacità di infrastruttura per determinate sezioni delle tracce qualora queste siano situate in Stati membri la cui legislazione nazionale ammette tali domande. La questione degli altri richiedenti potrebbe inoltre essere ulteriormente discussa in sede di revisione del primo pacchetto ferroviario.

Le delegazioni NL e SK, alla stregua della Commissione, preferirebbero mantenere l'articolo in questione che, a loro giudizio, consentirebbe una migliore competitività sul mercato del trasporto merci per ferrovia.

Altre questioni:

Altre riserve e suggerimenti formulati dalle delegazioni figurano nelle note in calce dell'allegato.

Tutte le delegazioni hanno formulato una riserva generale di esame sulle nuove proposte di compromesso della presidenza.

La Commissione ha formulato una riserva generale sul testo della proposta.

C. CONCLUSIONE

Si invita il Consiglio TTE a risolvere, nella sessione dell'11 giugno 2009, le questioni rimaste in sospeso al fine di pervenire a un accordo politico sul regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, il cui testo figura in allegato.

CAPO I
ASPETTI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto ferroviario di merci competitivo. Stabilisce le regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione dei corridoi merci.
2. Il presente regolamento si applica alla gestione e all'uso dell'infrastruttura ferroviaria nei corridoi merci².

Articolo 2

Definizioni

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

² La presidenza suggerisce, a titolo di compromesso, di inserire il seguente testo nei considerando: *"Nessuna disposizione del presente regolamento dovrebbe essere interpretata in modo da pregiudicare il pieno rispetto dei diritti e degli obblighi dei gestori dell'infrastruttura a norma della direttiva 91/440 e della direttiva 2001/14. Al contrario, tali atti rimangono impregiudicati anche per quanto riguarda le disposizioni che disciplinano i corridoi merci, in particolare quanto al diritto del gestore dell'infrastruttura di rifiutare o accettare le richieste di capacità formulate da soggetti giuridici diversi dalle imprese ferroviarie."*

NL ha formulato una riserva sul testo.

2. Oltre alle definizioni di cui al paragrafo 1, si intende per:
- a) "corridoio merci", l'insieme delle linee ferroviarie designate negli Stati membri e, ove opportuno, in paesi terzi europei, che collegano terminal lungo il tracciato principale del corridoio merci; tale insieme comprende le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature, gli scali di smistamento e di formazione e, laddove necessario, tracciati alternativi³;
 - 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) "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, laddove necessario, l'espletamento di procedure frontaliere alle frontiere di paesi terzi europei.

³ DE: ritornare al testo precedente: "*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 a un altro o ad altri terminal; 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;*".

CAPO II
PROGETTAZIONE E GESTIONE DEI
CORRIDOI FERROVIARI INTERNAZIONALI PER UN TRASPORTO MERCI COMPETITIVO

Articolo 3⁴

Designazione dei primi corridoi merci

1. Gli Stati membri di cui all'allegato I realizzano, entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, i corridoi merci lungo i tracciati principali elencati nel medesimo allegato. Detti Stati membri informano la Commissione della realizzazione dei corridoi merci.
2. In deroga al paragrafo 1, i corridoi merci lungo i tracciati principali elencati nell'allegato I, punti 3 e 8, sono realizzati entro cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento⁵.

Articolo 4⁶

Selezione di altri corridoi merci

1. Ciascuno Stato membro che ha una frontiera ferroviaria con un altro Stato membro partecipa alla realizzazione di almeno un corridoio merci, a meno che quest'obbligo non sia già stato assolto a norma dell'articolo 3.

⁴ AT e DE: riserva sull'articolo 3. HU desidera inserire nell'articolo 3 il nuovo paragrafo seguente: *"Lo Stato membro non è tenuto alla partecipazione di cui ai paragrafi 1 e 2 se ritiene che la realizzazione di un corridoio merci non sia nell'interesse dei richiedenti che si prevede lo utilizzeranno né apporti benefici socioeconomici netti o comporti oneri sproporzionati."*

⁵ PL e SE hanno formulato una riserva sul paragrafo 2. AT desidera altresì includere nel paragrafo 2 il tracciato principale elencato nell'allegato I, punto 5.

⁶ AT e DE: riserva sull'articolo 4.

2. Nonostante il paragrafo 1, su richiesta di uno Stato membro, gli Stati membri partecipano alla realizzazione del corridoio merci, secondo il disposto del paragrafo 1, o al prolungamento del corridoio esistente, per consentire a uno Stato membro limitrofo di assolvere l'obbligo che gl'incombe a norma di tale paragrafo⁷.
3. **Senza pregiudizio degli obblighi degli Stati membri ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 91/440/CE, [...] se uno Stato membro ritiene che la realizzazione di un corridoio merci non sia nell'interesse dei richiedenti che si prevede lo utilizzeranno o non apporti benefici socioeconomici rilevanti o comporti un onere sproporzionato non è tenuto alla partecipazione di cui ai paragrafi 1 e 2, fatta salva una decisione della Commissione che delibera conformemente alla procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2⁸.**
4. Uno Stato membro non è tenuto alla partecipazione di cui ai paragrafi 1 e 2 se dispone di una rete ferroviaria con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità.
5. Per assolvere l'obbligo previsto ai paragrafi 1 e 2, entro due anni⁹ dall'entrata in vigore del presente regolamento gli Stati membri interessati propongono di concerto con la Commissione, previa consultazione dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti interessati e tenuto conto dei criteri di cui all'allegato II, la realizzazione di corridoi merci.
6. La Commissione esamina le proposte di realizzazione di corridoi merci di cui al paragrafo 5 e, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3, adotta una decisione sulla loro conformità al presente articolo entro nove mesi dalla presentazione della rispettiva proposta.

⁷ SE vorrebbe aggiungere il seguente testo: " ... o se il corridoio merci apporta benefici socioeconomici rilevanti."

⁸ HU vorrebbe aggiungere "*netti*" dopo i termini "benefici socioeconomici" alla quarta riga di tale paragrafo e sopprimere alla fine del paragrafo i termini "*fatta salva una decisione della Commissione che delibera conformemente alla procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.*"

⁹ DE, HU e PL preferiscono tre anni.

7. Gli Stati membri interessati realizzano il corridoio merci entro tre anni dalla decisione della Commissione di cui al paragrafo 6.
8. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, concernenti l'adeguamento dell'allegato II, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 18, paragrafo 4.

Articolo 5

Modifica dei corridoi merci

1. I corridoi merci di cui agli articoli 3 e 4 possono essere modificati su proposta concertata degli Stati membri interessati alla Commissione, previa consultazione dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti interessati.
2. La Commissione adotta una decisione sulla proposta secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3, tenuto conto dei criteri di cui all'allegato II.

Articolo 6

Conciliazione

Qualora due o più Stati membri interessati non concordino circa la realizzazione o la 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 della Commissione è comunicato agli Stati membri interessati. Gli Stati membri interessati tengono conto di questo parere per trovare una soluzione e giungono ad una decisione di comune accordo.

Gestione dei corridoi merci

1. Gli Stati membri interessati istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato esecutivo incaricato di fissarne gli obiettivi generali, di assicurare la supervisione e di adottare le misure espressamente previste agli articoli 8, 10 e 19. Il comitato esecutivo è composto di rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati.
2. I gestori dell'infrastruttura e, ove pertinente, gli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2 della direttiva 2001/14/CE interessati istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato di gestione incaricato di adottare le misure espressamente previste al paragrafo 6, agli articoli 8 e 10, all'articolo 12, paragrafo 1, all'articolo 13, paragrafi 2, 5 e 6, all'articolo 14 bis, paragrafo 1, all'articolo 15 e all'articolo 16, paragrafi 2 e 3. Il comitato di gestione è composto dei rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.
3. Il comitato esecutivo decide di comune accordo fra i rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati.
4. Il comitato di gestione decide, anche in merito alla propria personalità giuridica, alle proprie risorse e al proprio personale di comune accordo fra i gestori dell'infrastruttura interessati.
5. Le competenze del comitato esecutivo e del comitato di gestione lasciano impregiudicata l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura prevista all'articolo 4, paragrafo 2 della direttiva 91/440/CE.
6. Il comitato di gestione istituisce un gruppo consultivo composto dai gestori e proprietari dei terminal del corridoio merci. Il gruppo consultivo può emettere un parere sulle proposte presentate dal comitato di gestione che hanno conseguenze dirette sugli investimenti e la gestione dei terminal. Può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di detti pareri.

Misure di attuazione del corridoio merci

1. Il comitato di gestione elabora un piano di attuazione e lo sottopone al comitato esecutivo per approvazione. Il piano comprende:
 - a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio merci, incluse le strozzature, e il programma di misure necessarie per la realizzazione del corridoio;
 - b) gli elementi essenziali dello studio sul trasporto e sul traffico di cui al paragrafo 34;
 - c) gli obiettivi dei corridoi merci, segnatamente 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 piano di investimento di cui all'articolo 10;
 - e) le misure di attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 11 a 16.

2. Il comitato di gestione riesamina periodicamente il piano di attuazione tenendo conto dell'evoluzione dell'attuazione, del mercato del trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio e delle prestazioni misurate in funzione degli obiettivi di cui al paragrafo 1, lettera c).

3. Il comitato di gestione esegue periodicamente uno studio sul trasporto e sul traffico riguardante l'evoluzione del traffico registrata e prevista lungo il corridoio merci e inerente ai vari tipi di traffico, in relazione al trasporto sia merci che passeggeri.

4. Il piano di attuazione tiene conto dello sviluppo dei terminal per rispondere alle esigenze del trasporto merci per ferrovia che circola lungo il corridoio merci.

Articolo 9

Consultazione dei richiedenti

Il comitato di gestione instaura determinati meccanismi di consultazione per favorire una partecipazione adeguata dei richiedenti che si prevede utilizzeranno il corridoio merci. Provvede, in particolare, a che i richiedenti siano consultati prima che il piano di attuazione di cui all'articolo 8 sia presentato al comitato esecutivo.

CAPO III
INVESTIMENTI NEL CORRIDOIO MERCI

Articolo 10

Programmazione degli investimenti

1. Il comitato di gestione elabora e riesamina periodicamente un piano di investimento e lo sottopone al comitato esecutivo per approvazione. Il piano comprende:
 - a) l'elenco dei progetti previsti per l'estensione, il rinnovo o la risistemazione delle infrastrutture ferroviarie e delle loro attrezzature esistenti lungo il corridoio merci e delle relative esigenze finanziarie e fonti di finanziamento;
 - b) un piano di installazione relativo ai sistemi interoperabili lungo il corridoio merci, che soddisfi i requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alla rete definiti dalla direttiva 2008/57/CE¹⁰. Il piano si basa sull'analisi del rapporto fra i costi e i benefici dell'installazione di sistemi interoperabili;
 - c) un piano relativo alla gestione della capacità dei treni merci in circolazione lungo il corridoio merci. Il piano può fondarsi sull'aumento della lunghezza, del profilo di carico o del carico per asse autorizzati per i treni che circolano lungo il corridoio;
 - d) ove pertinente, i riferimenti al contributo comunitario previsto a titolo di programmi di finanziamento comunitari.

2. L'applicazione del presente articolo lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri riguardo a pianificazione e finanziamento delle infrastrutture ferroviarie.

¹⁰ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

Articolo 11

Coordinamento dei lavori

I gestori dell'infrastruttura interessati coordinano e pubblicano, secondo modalità e un calendario idonei, la loro programmazione di tutti i lavori sull'infrastruttura e sulle relative attrezzature che potrebbero limitare la capacità disponibile lungo il corridoio merci.

CAPO IV
GESTIONE DEL CORRIDOIO MERCI

Articolo 12

Sportello unico per le domande di capacità di infrastruttura

1. Il comitato di gestione di un corridoio merci designa o istituisce un organismo comune e/o **un sistema di informazioni tramite la collaborazione tra gestori dell'infrastruttura** che fornisce ai richiedenti la possibilità di domandare, in un'unica sede e con un'unica operazione, capacità di infrastruttura per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo il corridoio merci (di seguito "sportello unico").
2. Lo sportello unico fornisce altresì informazioni di base sull'assegnazione della capacità di infrastruttura, comprese le informazioni di cui all'articolo 15.
3. Lo sportello unico inoltra senza indugio le domande di capacità di infrastruttura ai gestori dell'infrastruttura competenti **e, ove pertinente, agli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2 della direttiva 2001/14/CE**, i quali decidono in merito alla domanda in conformità all'articolo 13 e al capo III della direttiva 2001/14.
4. Le attività dello sportello unico sono esercitate in condizioni trasparenti e non discriminatorie e sono sottoposte al controllo degli organi di regolamentazione¹¹.

¹¹ DE: riserva sul paragrafo 4.

Capacità assegnata ai treni merci

1. Gli Stati membri cooperano per definire il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo il corridoio merci secondo le loro competenze di cui all'articolo 14, paragrafo 1 della direttiva 2001/14/CE.
2. Il comitato di gestione valuta la necessità di assegnare capacità ai treni merci che circolano sul corridoio merci tenendo conto dello studio sul trasporto e sul traffico di cui all'articolo 8, paragrafo 3, delle domande di capacità di infrastruttura connesse all'orario di servizio passato e presente e degli accordi quadro.
3. Sulla scorta della valutazione menzionata al paragrafo 2, i gestori dell'infrastruttura del corridoio merci determinano e organizzano di concerto tracce internazionali prestabilite per i treni merci secondo la procedura di cui all'articolo 15 della direttiva 2001/14/CE, [...] **riconoscendo** la necessità di capacità di altri tipi di trasporto, compreso il trasporto passeggeri. Le tracce prestabilite sono pubblicate al massimo tre mesi prima del termine per la presentazione delle domande di capacità di cui all'allegato III della direttiva 2001/14/CE. I gestori dell'infrastruttura di vari corridoi merci possono, se necessario, coordinare tracce internazionali prestabilite che offrono capacità lungo i corridoi merci in questione.
4. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci assegnano le tracce prestabilite prioritariamente ai treni merci che attraversano almeno una frontiera.

¹² Tutte le delegazioni hanno formulato una riserva di esame sul nuovo testo di compromesso della presidenza.

5. I gestori dell'infrastruttura determinano di concerto la capacità di riserva per i treni merci internazionali che circolano sui corridoi merci, [...] **riconoscendo** la necessità di capacità di altri tipi di trasporto, compreso il trasporto passeggeri, e lasciano tale riserva disponibile nell'orario di servizio definitivo, per poter rispondere in modo rapido e appropriato alle richieste ad hoc di capacità di cui all'articolo 23 della direttiva 2001/14/CE. Tale capacità è tenuta in riserva fino al termine, precedente l'orario previsto, fissato dal comitato di gestione. Il termine non può essere inferiore a 90 giorni.

La capacità di riserva è determinata sulla scorta della valutazione menzionata al paragrafo 2. **Siffatta capacità di riserva** [...] è comunicata unicamente se sussiste una reale necessità del mercato.

[...] ¹³

6. Il comitato di gestione promuove il coordinamento delle regole di priorità inerenti all'assegnazione di capacità nel corridoio merci.
7. Salvo casi di forza maggiore, una traccia assegnata a un'operazione di traffico merci a norma del presente articolo non può essere annullata meno di un mese prima dell'orario previsto nell'orario di servizio, a meno che il richiedente interessato non dia il proprio consenso a tale annullamento. In tal caso, il gestore dell'infrastruttura interessato si adopera per proporre al richiedente una traccia di qualità e affidabilità equivalenti. Restano impregiudicati il diritto del richiedente di cui all'articolo 19, paragrafo 1 della direttiva 2001/14 e il diritto di rifiutare l'annullamento ¹⁴.

¹³ La presidenza suggerisce, a titolo di compromesso, di inserire il seguente testo nei considerando: "La gestione dei corridoi merci dovrebbe comprendere una procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura per i treni internazionali che circolano su tali corridoi. Detta procedura dovrebbe **garantire** [...] l'effettiva assegnazione di capacità per altri tipi di trasporto, compreso il trasporto passeggeri." AT, PT e SK desiderano mantenere il paragrafo 6.

¹⁴ DE: riserva sul paragrafo 7.

8. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci e il gruppo consultivo di cui all'articolo 7, paragrafo 6, istituiscono procedure per assicurare il coordinamento ottimale dell'assegnazione della capacità fra i gestori dell'infrastruttura, sia per le domande di cui all'articolo 12, paragrafo 1 sia per le domande presentate ai gestori dell'infrastruttura interessati. È tenuto altresì conto dell'accesso ai terminal.

9. **Ai paragrafi 4 e 8, i riferimenti ai gestori dell'infrastruttura includono, ove pertinente, gli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2 della direttiva 2001/14/CE.**

Articolo 13¹⁵

Richiedenti autorizzati

[...]

Articolo 14

Gestione del traffico

1. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci istituiscono procedure di coordinamento della gestione del traffico lungo il corridoio merci. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci possono istituire procedure di coordinamento della gestione del traffico lungo vari corridoi merci.

2. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci e il gruppo consultivo di cui all'articolo 7, paragrafo 6 istituiscono procedure per assicurare il coordinamento ottimale fra l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria e i terminal.

¹⁵ COM, NL e SK vorrebbero mantenere l'articolo.

*Articolo 14 bis*¹⁶

Gestione del traffico in caso di perturbazione

1. Il comitato di gestione adotta obiettivi comuni in termini di puntualità e/o principi per le regole di priorità¹⁷ in caso di perturbazione della circolazione ferroviaria nel corridoio merci.
2. Ciascun gestore dell'infrastruttura interessato stabilisce regole di priorità per la gestione tra i vari tipi di traffico nel corridoio merci secondo gli obiettivi comuni e/o i principi di cui al paragrafo 1. Le regole di priorità sono pubblicate nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 3 della direttiva 2001/14/CE.
3. Le regole di priorità prevedono almeno che non si modifichino, per quanto possibile, le tracce di cui all'articolo 13, paragrafi 3 e 5, assegnate ai treni merci che viaggiano puntualmente secondo l'orario di servizio. Le regole di priorità mirano a ridurre al minimo il tempo di recupero complessivo sulla rete tenuto conto delle esigenze di tutti i tipi di trasporto. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura possono coordinare la gestione tra i vari tipi di traffico lungo più corridoi merci.

Articolo 15

Informazioni sulle condizioni di utilizzo del corridoio merci

Il comitato di gestione redige, aggiorna periodicamente e pubblica un documento che riporta:

- 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, in particolare informazioni riguardanti le condizioni e modalità di accesso;
- c) le informazioni concernenti le procedure di cui all'articolo 13, paragrafo 8 e all'articolo 14, paragrafo 2;
- d) il piano di attuazione.

¹⁶ AT e DE: riserva sull'articolo 14 bis.

¹⁷ DE preferisce "obiettivi".

Articolo 16

Qualità del servizio lungo il corridoio merci

1. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci [...] **promuovono la compatibilità** fra i sistemi di prestazioni di cui all'articolo 11 della direttiva 2001/14/CE¹⁸.
2. Il comitato di gestione monitora le prestazioni dei servizi di trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio merci e pubblica i risultati del monitoraggio una volta all'anno.
3. Il comitato di gestione organizza un'indagine sulla soddisfazione degli utenti del corridoio merci e ne pubblica i risultati una volta all'anno.

Articolo 17

Organismi di regolamentazione

1. Gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE cooperano per monitorare la concorrenza nel corridoio merci. Assicurano in particolare l'accesso non discriminatorio al corridoio e fungono da organismo cui presentare i reclami ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 2 della direttiva 2001/14/CE. Essi si scambiano le necessarie informazioni ottenute dai gestori dell'infrastruttura e da altri soggetti pertinenti.
2. L'organismo di regolamentazione, in caso di reclamo presentatogli da un richiedente in materia di servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia o nell'ambito di un'indagine avviata di propria iniziativa, consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia internazionale per il trasporto merci in questione e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.

¹⁸ NL vorrebbe aggiungere il nuovo considerando seguente: "*Fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 5 della direttiva 2001/14/CE, i sistemi di prestazioni potrebbero prendere in considerazione incentivi per ridurre gli effetti esterni del traffico di merci per ferrovia, fra cui il rumore.*".

3. Gli organismi di regolamentazione consultati a norma del paragrafo 2 forniscono all'organismo di regolamentazione interessato tutte le informazioni che essi stessi hanno il diritto di chiedere in virtù della legislazione nazionale. Tali informazioni possono essere usate soltanto ai fini della trattazione del reclamo o dell'indagine di cui al paragrafo 2.
4. L'organismo di regolamentazione che ha ricevuto il reclamo o che ha avviato l'indagine di propria iniziativa trasferisce le informazioni utili all'organismo di regolamentazione competente affinché questo adotti misure nei confronti dei soggetti interessati.
5. I rappresentanti associati dei gestori dell'infrastruttura, di cui all'articolo 15, paragrafo 1 della direttiva 2001/14/CE, forniscono senza indugio tutte le informazioni necessarie ai fini della trattazione del reclamo o dell'indagine di cui al paragrafo 2 richieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui è ubicato il rappresentante associato. Detto organismo di regolamentazione è abilitato a trasferire agli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 2 tali informazioni sulla traccia internazionale in questione.

CAPO V
DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 18

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 11 bis della direttiva 91/440/CEE.
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 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

Controllo dell'applicazione

A partire dalla realizzazione di un corridoio merci, il comitato esecutivo presenta ogni due anni alla Commissione i risultati relativi all'applicazione del corridoio in questione. La Commissione analizza il fascicolo e ne informa il comitato di cui all'articolo 18.

Articolo 20

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 21

Disposizioni transitorie

L'obbligo di applicazione del presente regolamento non si applica alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del rispettivo territorio.

Articolo 22

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, addì

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

ALLEGATO I¹⁹

Elenco dei tracciati principali dei corridoi merci

	<i>Stati membri</i>	<i>Tracciati principali</i> ²⁰
1.	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge - Anversa/Rotterdam- -Duisburg-[<i>Basilea</i>]-Milano- Genova
2.	NL, BE, FR, LU	Rotterdam-Anversa-Lussemburgo-Metz-Digione- Lione/[<i>Basilea</i>]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stoccolma-Malmö-Copenaghen-Amburgo-Innsbruck-Verona- Palermo
4.	PT, ES, FR	Sines-Lisbona/Leixões -Madrid-San Sebastian-Bordeaux-Parigi- Metz Sines-Elvas/Algeciras
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia-Katowice-Ostrava/Zilina-Vienna-Trieste/ Koper
6.	ES FR IT SI HU	Almería-Valencia-Barcellona-Marsiglia-Lione-Torino-Udine- Trieste/ Koper-Lubiana-Budapest-Zahony (confine tra Ungheria e Ucraina)
7.	CZ AT SK HU RO BG EL	-Bucarest-Constanta Praga-Vienna/Bratislava-Budapest -Vidin-Sofia-Salonicco-Atene
8.	DE NL BE PL LT	Bremerhaven/Rotterdam/Anversa-Aquisgrana-Berlino-Varsavia- Terespol (confine tra Polonia e Bielorussia)/Kaunas

¹⁹ DE, HU e SK: riserva sull'allegato I.

²⁰ "/" sta ad indicare tracciati alternativi.

ALLEGATO II ²¹

Criteri da considerare di cui agli articoli 4 e 5:

- a) coerenza del corridoio merci con la TEN-T, i corridoi ERTMS e/o i corridoi istituiti da RailNetEurope;
- b) integrazione dei progetti prioritari della TEN-T²² nel corridoio merci;
- c) fatto che il corridoio merci attraversi il territorio di tre Stati membri o di due Stati membri se la distanza fra i terminal ferroviari serviti dal corridoio è superiore a 500 chilometri;
- d) interesse dei richiedenti per il corridoio merci;
- e) equilibrio fra costi e benefici socioeconomici causati o risultanti dalla realizzazione del corridoio merci;
- f) coerenza di tutti i corridoi merci proposti dagli Stati membri per realizzare una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- g) presenza di una buona interconnessione con gli altri modi di trasporto, soprattutto grazie a una rete adeguata di terminal, anche nei porti marittimi e interni;
- h) ove applicabile, migliore interconnessione fra Stati membri e paesi terzi limitrofi.

²¹ DE: riserva sull'allegato II.

²² Cfr. allegato III della decisione n. 1692/96/CE.