



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 18.10.2007  
COM(2007) 608 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL  
PARLAMENTO EUROPEO**

**Verso una rete ferroviaria a priorità merci**

{SEC(2007) 1322}  
{SEC(2007) 1324}  
{SEC(2007) 1325}

# COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

## Verso una rete ferroviaria a priorità merci

### 1. CONTESTO

#### 1.1 Il trasporto merci per ferrovia: una quota di mercato limitata ma con delle opportunità

Fra il 1995 e il 2005 la crescita annua delle prestazioni del trasporto merci è stata pari al 2,8%, superando quella del PIL nello stesso periodo. Le tecniche di trasporto (infrastrutture e veicoli) sono evolute notevolmente così come l'approccio dei caricatori, sempre più esigenti nei confronti dei trasportatori. La quota di mercato del trasporto merci per ferrovia ha continuato a calare rispetto agli altri modi di trasporto, per stabilizzarsi attorno al 10% a partire dal 2005<sup>1</sup>, raggiungendo così il minimo storico dal 1945 (cfr. allegato I<sup>2</sup>).

Oggi il trasporto merci per ferrovia presenta una serie di problemi che spiegano in parte l'incapacità di aumentare la quota di mercato detenuta: le difficoltà riguardano in particolare l'affidabilità, le capacità disponibili, la gestione dell'informazione, la velocità media e la flessibilità.

Tuttavia, sembrano profilarsi nuove opportunità. In alcuni Stati membri il trasporto merci per ferrovia, oramai aperto alla concorrenza, mostra un nuovo dinamismo, grazie soprattutto a fattori quali la crescita degli scambi commerciali, la congestione stradale, il prezzo elevato del petrolio o le crescenti preoccupazioni in materia di protezione dell'ambiente. Il trasporto di container e i percorsi sulle lunghe distanze, due segmenti per i quali le ferrovie presentano vantaggi concreti, continuano a crescere (cfr. gli allegati I e II).

#### 1.2 Le azioni già intraprese dalla Comunità

Da circa quindici anni la Comunità europea attua una politica tesa a infondere un nuovo slancio alle ferrovie attuando tre principi:

- La creazione di un mercato del trasporto merci su scala europea, realizzata con il primo<sup>3</sup> e il secondo<sup>4</sup> pacchetto ferroviario. La progressiva liberalizzazione del mercato del trasporto merci per ferrovia, divenuta totale dal gennaio 2007, è stata accompagnata dalla ristrutturazione delle imprese storiche. Fra il 2001 e il 2004 i costi del trasporto merci per

---

<sup>1</sup> UE-25, in termini di prestazioni (tonnellate/km)

<sup>2</sup> Gli allegati sono raggruppati nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "Allegato alla comunicazione 'Verso una rete ferroviaria con priorità per il trasporto merci'".

<sup>3</sup> Direttive 2001/12, 2001/13 e 2001/14 del 26 febbraio 2001. Cfr. la relazione sull'attuazione del primo pacchetto - COM(2006)189 del 3 mai 2006.

<sup>4</sup> Direttive 2004/49/CE, 2004/50/CE, 2004/51/CE e regolamento (CE) n. 881/2004/CE del 29 aprile 2004.

ferrovia sono diminuiti del 2% all'anno, mentre nello stesso periodo le tariffe di questo modo di trasporto sono diminuite del 3% all'anno<sup>5</sup>.

- Lo sviluppo dell'interoperabilità tecnica e di norme di sicurezza comuni. Le recenti iniziative riguardanti la licenza europea di macchinista e la proposta presentata dalla Commissione alla fine del 2006 sull'accettazione incrociata del materiale rotabile si inseriscono in questo contesto.
- Lo stabilimento di una rete ferroviaria nell'ambito della rete transeuropea di trasporto (TEN-T). Numerosi progetti ferroviari hanno ricevuto un finanziamento a titolo del bilancio TEN-T. Nell'ambito del programma TEN-T la Commissione ha inoltre avviato e incoraggiato lo sviluppo del sistema europeo di controllo automatico della velocità dei treni (ERTMS), il sistema comune di controllo-comando e segnalamento destinato a sostituire i sistemi nazionali esistenti. Con la sua politica di coesione la Comunità apporta anche un importante sostegno finanziario al settore ferroviario.

Queste iniziative non hanno ancora prodotto i risultati sperati. Gli Stati membri dovranno completare l'attuazione della legislazione europea nel settore ferroviario. I progressi a livello di interoperabilità sono lenti e continuano a sussistere difficoltà alle frontiere. Di conseguenza, persistono anche alcuni gravi problemi di qualità del trasporto merci per ferrovia. Per esempio, secondo l'UIRR nel 2006 solo il 53% dei treni del trasporto intermodale<sup>6</sup> strada-ferrovia è arrivato in orario<sup>7</sup>.

Globalmente, dall'analisi dei risultati dell'azione comunitaria si trae un bilancio più positivo a livello nazionale che transnazionale. Le iniziative dell'Unione non hanno ancora permesso di ridurre a sufficienza la frammentazione del mercato ferroviario europeo.

### **1.3 Gli orientamenti della politica comune dei trasporti**

Il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010, che fissava l'obiettivo di realizzare un trasferimento modale dalla strada a favore della ferrovia, prevedeva la creazione di "corridoi multimodali dedicati in via prioritaria alle merci". Il riesame del Libro bianco nel 2006 pone l'accento sull'obiettivo dell'Unione europea di sviluppare la comodità, vale a dire "l'uso efficiente dei diversi modi di trasporto singolarmente o in combinazione tra loro"<sup>8</sup> e riprende il progetto di promozione di una "rete ferroviaria per le merci" (cfr. l'allegato III).

La necessità di adottare misure volte a favorire la costituzione di una rete ferroviaria con priorità per il traffico merci è stata sottolineata anche nella comunicazione della Commissione del giugno 2006<sup>9</sup>, "La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile". La creazione di una rete di questo genere si inserisce perfettamente nel processo di realizzazione di un mercato unico indicato dal trattato e fra gli obiettivi in materia di crescita economica e di occupazione stabiliti dall'agenda di Lisbona. Inoltre contribuirà alla politica di sviluppo sostenibile condotta dalle autorità europee.

---

<sup>5</sup> CER, The Future of Rail Freight in Europe

<sup>6</sup> Il volume del trasporto intermodale rappresenta il 15% circa del traffico del trasporto merci per ferrovia.

<sup>7</sup> L'UIRR (Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route) applica una tolleranza massima di 30 minuti di ritardo.

<sup>8</sup> Definizione di comodità specificata nel riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti.

<sup>9</sup> COM (2006) 336

## **2. GLI OBIETTIVI E LE OPZIONI PER UNA RETE FERROVIARIA A PRIORITÀ MERCI**

### **2.1 L'obiettivo della presente comunicazione: la realizzazione di una rete ferroviaria europea solidamente articolata, parte integrante della rete TEN-T, sulla quale il trasporto merci sarà più affidabile ed efficiente**

Visto il continuo miglioramento dell'efficienza del trasporto stradale, il trasporto ferroviario deve diventare più competitivo, soprattutto sotto il profilo qualitativo. Per i clienti della logistica, qualità significa in particolare tempi di percorrenza competitivi, affidabilità del trasporto delle merci e disponibilità di capacità adeguate alle esigenze. Per conseguire questo obiettivo devono essere riuniti diversi fattori, fra cui un approccio che integri procedure operative e processi coordinati sull'intero territorio dell'Unione. La disponibilità dell'infrastruttura è un altro fattore.

L'obiettivo della presente comunicazione è promuovere la realizzazione di una rete ferroviaria europea solidamente articolata sulla quale il traffico merci potrà offrire un servizio di migliore qualità rispetto a oggi in termini di tempi di percorrenza, affidabilità e capacità. Un servizio migliore su questa rete dovrebbe avere conseguenze positive per tutti i segmenti del mercato del trasporto merci, compreso anche il trasporto a carro singolo. Questo obiettivo si inserisce fra le iniziative della Commissione destinate a migliorare la qualità del trasporto merci in Europa. Dopo il rifiuto della proposta di regolamento presentata nell'ambito del terzo pacchetto ferroviario, la Commissione si è impegnata a osservare attentamente i progressi compiuti in questo settore e a proporre eventuali nuove misure per sostenere e favorire gli sforzi del settore in materia.

È possibile immaginare questa rete facendo riferimento alle reti transeuropee esistenti, fra cui la rete per il traffico merci descritto dalla direttiva 2001/12/CE e i corridoi identificati come prioritari per la realizzazione dell'ERTMS o definiti nell'ambito dei progetti europei di ricerca (Eufranet, Trend, Reorient e New Opera). La figura riportata di seguito fornisce una visione generale dei corridoi che potrebbero essere inseriti nella rete.



# INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK



- Rail freight-oriented network
- Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004
- Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007  
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

## 2.2 Le iniziative già avviate a favore della realizzazione di una rete ferroviaria europea a priorità merci

Gli operatori del settore e gli Stati membri, talvolta incoraggiati dalla Commissione, hanno già avviato diverse iniziative con l'obiettivo di sviluppare un certo numero di assi ferroviari internazionali per garantire buone condizioni di circolazione al traffico merci, favorire il coordinamento fra gestori dell'infrastruttura per la programmazione degli investimenti o migliorare la gestione del traffico merci internazionale.

Fra le iniziative summenzionate si possono ricordare le seguenti (cfr. l'allegato IV):

- lo sviluppo dell'interoperabilità, in particolare attraverso la specifica tecnica di interoperabilità "Esercizio e gestione del traffico" (STI OPE) e l'attuazione della specifica tecnica di interoperabilità "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (STI TAF)<sup>10</sup> destinata a migliorare la gestione dell'informazione sulla circolazione dei treni sull'intero continente;
- la realizzazione di Europtirails<sup>11</sup>, che informa in tempo reale gli utenti sulla posizione dei treni e sugli eventuali ritardi in un certo numero di Stati membri;
- la creazione di RailNetEurope<sup>12</sup> (RNE), che offre tracce internazionali ai propri clienti e costituisce un utile strumento di coordinamento per la maggior parte dei gestori dell'infrastruttura;
- la costruzione di infrastrutture importanti della rete TEN-T, come la linea della Betuwe;
- la creazione di strutture di corridoio da parte degli Stati membri e dei gestori dell'infrastruttura nell'ambito dello sviluppo dell'ERTMS lungo i 6 assi<sup>13</sup> europei importanti per il traffico merci. Questa iniziativa, che per ogni corridoio si basa su una lettera di intenti firmata a livello ministeriale, è sostenuta da un coordinatore europeo nominato dalla Commissione. Le principali misure proposte nella presente comunicazione si ispirano a questa esperienza.

Tutte le azioni summenzionate contribuiscono efficacemente, insieme al programma TEN-T, a realizzare una rete ferroviaria europea a priorità merci. La Commissione intende sostenerle, favorirne la diffusione e completarle.

---

<sup>10</sup> La STI TAF e il relativo piano di attuazione intendono sviluppare sistemi interoperabili di gestione dell'informazione sul traffico ferroviario di merci.

<sup>11</sup> Europtirails è un software sviluppato con il sostegno della Comunità da parte di un gruppo di gestori dell'infrastruttura che permette di seguire in tempo reale il percorso dei treni internazionali.

<sup>12</sup> La RNE, struttura creata su iniziativa dei gestori dell'infrastruttura, propone in particolare tracce internazionali "già pronte" e mette a disposizione degli operatori uno sportello unico per l'assegnazione delle tracce internazionali.

<sup>13</sup> I 6 corridoi ERTMS sono i seguenti: A (Rotterdam-Genova), B (Stoccolma-Napoli), C (Anversa-Basilea-Lione), D (Valencia-Lione-Lubiana-Budapest), E (Dresda-Praga-Budapest), F (Duisburg-Berlino-Varsavia).

### **2.3 L'opzione adottata: attuare nuove misure per realizzare una rete a priorità merci**

Per realizzare la rete ferroviaria europea a priorità merci sono state prese in considerazione diverse possibilità: lasciare l'iniziativa ai soggetti che operano nel settore e agli Stati membri, senza fornire un nuovo impulso comunitario; attuare una serie di nuove misure per realizzare una rete per il trasporto merci, composta di sezioni dedicate al traffico merci e di altre con traffico misto passeggeri-merci; avviare un programma specifico per la creazione di una rete ferroviaria europea dedicata al traffico merci.

Quest'ultima soluzione, pur sembrando la più efficace per conseguire l'obiettivo summenzionato della Commissione, rischia di assumere proporzioni eccessive, di costare troppo e di richiedere tempi di realizzazione troppo lunghi. Tenuto conto del bilancio delle azioni già in corso, la prima opzione – il mantenimento della situazione esistente a livello comunitario – risulta insufficiente.

La seconda opzione, che comprenderebbe iniziative destinate a rafforzare il coordinamento fra gestori dell'infrastruttura di diversi Stati membri, a incoraggiare e a regolamentare la creazione di corridoi, sembra fornire a medio termine una risposta equilibrata agli obiettivi fissati. Dovrà completare le iniziative già in corso con misure legislative, finanziarie e politiche. Lo stanziamento finanziario richiesto è meno elevato di quello necessario per realizzare una rete dedicata, anche se non va sottovalutata la necessità di identificare possibili fonti di finanziamento. In una prospettiva a più lungo termine, questa opzione potrebbe portare alla costituzione di una rete ferroviaria parzialmente o anche interamente dedicata al traffico merci.

## **3. REALIZZARE UNA RETE FERROVIARIA EUROPEA A PRIORITÀ MERCI: LE AZIONI PROPOSTE**

Per realizzare una rete europea con priorità per il traffico merci si possono sviluppare una serie di corridoi transnazionali. Questo approccio, che si concentrerebbe sui problemi di gestione e di esercizio, completerebbe il processo avviato per la realizzazione dell'ERTMS. I corridoi combineranno un'infrastruttura dalle dimensioni adeguate con la realizzazione di misure riguardanti la gestione e l'esercizio. L'identificazione e la realizzazione dei corridoi presuppongono l'avvio di diverse azioni, da parte sia dei gestori di infrastrutture che degli Stati membri e della Comunità. Ogni corridoio disporrà di una struttura incaricata della gestione delle capacità dell'infrastruttura – nell'ambito di un sistema di coordinamento che assegnerà la precedenza al traffico merci, in particolare in caso di problemi sulla linea - che migliorerà l'accesso ai servizi ferroviari annessi e misurerà le prestazioni del servizio (cfr. anche l'allegato V che precisa il problema e gli obiettivi identificati in questa fase per ognuno dei temi menzionato di seguito). In questa fase, la Commissione intende includere alcune disposizioni legislative menzionate nel programma di azione nella proposta di rifusione del primo pacchetto ferroviario, prevista per il 2008.

### **3.1 Istituzione di un corridoio a priorità merci**

La gestione troppo frammentata delle infrastrutture, basata su logiche nazionali, limita l'efficacia degli investimenti finanziari e della gestione operativa del traffico internazionale. Le iniziative già avviate nell'ambito del programma TEN-T e della realizzazione del sistema ERTMS meritano di essere sostenute e completate. Il concetto di strutture di corridoio, sotto

la tutela degli Stati membri e dei gestori dell'infrastruttura, permetterà di coordinare in modo più rigoroso di oggi la gestione operativa dell'infrastruttura, anche al fine di fissarne la tariffazione, gestire la circolazione dei treni e identificare gli investimenti necessari. Queste strutture contribuiranno a ottimizzare l'uso delle risorse finanziarie destinate agli investimenti, a semplificare le procedure amministrative e tecniche alle frontiere, a garantire una maggiore continuità di servizio nelle infrastrutture degli Stati membri attraversati e, nel complesso, a offrire un accesso semplificato agli operatori del trasporto merci internazionale per ferrovia.

**La Commissione proporrà una definizione giuridica delle strutture di corridoio a priorità merci che preciserà in particolare le principali regole che si applicano a questo tipo di corridoio.**

**Incoraggerà gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura a istituire corridoi transnazionali dedicati al traffico merci. Ogni Stato membro dovrà partecipare ad almeno una struttura di corridoio nel 2012.**

**La Commissione prenderà in esame le possibili fonti di finanziamento per le attività delle strutture di corridoio nell'ambito dei programmi esistenti.**

### **3.2 Misura della qualità del servizio lungo un corridoio**

La qualità resta un punto debole del trasporto merci per ferrovia per il quale i clienti del settore chiedono maggiori impegni e più trasparenza. La Commissione ritiene che la qualità del servizio lungo la rete ferroviaria europea a priorità merci debba essere esemplare. Il miglioramento della qualità del servizio su questa rete europea dovrebbe avere un effetto positivo sul trasporto merci per ferrovia in generale. Con il tempo, la qualità ottenuta sui corridoi dedicati al traffico merci potrebbe diventare un criterio di riferimento per il settore in Europa.

**La Commissione, dopo una valutazione di impatto, proporrà una misura legislativa relativa alla pubblicazione di indicatori di qualità.**

**In generale, continuerà a incoraggiare tutte le misure destinate a migliorare la trasparenza dell'informazione in materia di qualità del servizio del trasporto merci per ferrovia.**

**Pubblicherà una relazione sulle misure adottate dagli operatori ferroviari per migliorare la qualità del servizio del trasporto merci prima del 2008.**

### **3.3 Capacità dell'infrastruttura di un corridoio**

Attualmente alcune sezioni della rete sono sature, soprattutto in determinate zone centrali dell'Unione, lungo i principali assi del trasporto merci. I vari studi di previsione del traffico ferroviario in Europa mostrano che entro il 2020 dovrebbero comparire nuove strozzature, che potrebbero porre seri problemi. Questo fenomeno, se non viene sufficientemente contrastato, potrebbe essere anche accentuato dallo sviluppo del traffico lungo i corridoi dedicati al trasporto merci. D'altro canto, la competitività del trasporto merci può essere migliorata aumentando i volumi trasportabili da ogni treno. Ciò presuppone il miglioramento delle capacità ricettive dell'infrastruttura in termini di lunghezza dei treni, profilo, carico per asse e velocità massima. Questi elementi mostrano che è necessario attuare investimenti coordinati e



mirati sui corridoi dedicati al trasporto merci per rendervi il traffico quanto più fluido possibile e potenziare la competitività delle ferrovie.

**La Commissione domanderà alle strutture di corridoio di elaborare un programma di investimenti teso a eliminare le strozzature e ad armonizzare e migliorare le capacità ricettive dell'infrastruttura in termini di lunghezza e profilo dei treni.**

**Valuterà l'opportunità di estendere il quadro giuridico comunitario alle caratteristiche tecniche che dovranno essere rispettate lungo i corridoi a priorità merci.**

**Valuterà le possibili fonti di finanziamento di questi investimenti nell'ambito dei programmi esistenti.**

### **3.4 Assegnazione delle tracce: maggiore coordinamento e priorità per il trasporto merci internazionale**

Attualmente l'assegnazione delle tracce è decisa da ogni gestore dell'infrastruttura secondo regole che variano da uno Stato membro all'altro. Le differenze possono riguardare le procedure relative al tipo di assegnazione o la priorità riconosciuta al trasporto merci rispetto ad altri tipi di traffico. Sembra utile armonizzare le regole di assegnazione delle tracce lungo ogni corridoio e, per avere un corridoio veramente dedicato al trasporto merci, organizzare la distribuzione delle capacità in modo che il trasporto merci - in particolare quello internazionale - possa trarre vantaggio da tracce efficienti e affidabili. Questo può richiedere, per esempio, la pianificazione comune della distribuzione delle capacità da parte di tutti i gestori del corridoio, che terrà conto delle limitazioni locali e nazionali relative al traffico passeggeri e permetterà allo stesso tempo di ottimizzare la gestione delle capacità grazie a un maggiore coordinamento internazionale. D'altra parte, per aumentare il potere di attrazione del trasporto merci per ferrovia presso la propria clientela, organismi diversi dalle imprese ferroviarie potrebbero essere autorizzati a chiedere la concessione di tracce sulla rete dedicata al traffico merci. La legislazione comunitaria attualmente in vigore prevede già misure in proposito. È opportuno precisarle o anche rafforzarle per stimolare maggiormente il coordinamento fra gestori dell'infrastruttura e migliorare la gestione del traffico internazionale.

**La Commissione proporrà disposizioni legislative complementari sull'assegnazione internazionale di tracce e sulla priorità accordata al trasporto merci internazionale.**

**Proporrà di offrire ai candidati autorizzati la possibilità di chiedere l'assegnazione di tracce sull'intera rete dedicata al traffico merci.**

**Incoraggerà i gestori dell'infrastruttura a proporre un numero maggiore di tracce internazionali efficienti e ad approfondire i lavori già avviati nell'ambito di *RailNetEurope*.**

**Indicherà chiaramente le competenze delle autorità di regolamentazione relative al traffico internazionale e ne favorirà ulteriormente la cooperazione.**

### **3.5 Norme di priorità in caso di perturbazione del traffico**

Un certo numero di punti della rete identificata al capitolo 2 sono regolarmente saturi, mentre altri potrebbero diventarlo nei prossimi anni. Per gli assi su cui il traffico merci sarà dichiarato

prioritario è opportuno precisare la legislazione esistente relativa alla gerarchizzazione del traffico in caso di perturbazione sulla linea. Infatti il trasporto merci per ferrovia non potrà migliorare le prestazioni e la qualità dei servizi offerti se continuerà a essere ostacolato dalle difficoltà che talvolta possono causare gli altri tipi di traffico, in particolare nelle vicinanze delle grandi agglomerazioni. Per conseguire questo obiettivo, il trasporto merci deve poter disporre di tracce più affidabili. A tal fine, le norme di priorità sui corridoi dedicati al traffico merci dovranno essere meglio armonizzate.

**La Commissione proporrà il rafforzamento delle misure legislative esistenti relative alla priorità del traffico merci internazionale in caso di perturbazione sulla rete.**

**Chiederà alle strutture di corridoio e ai gestori dell'infrastruttura interessati di armonizzare le norme di priorità sull'intera infrastruttura di cui sono responsabili.**

### **3.6 Servizi ferroviari connessi (terminal e stazioni di smistamento)**

I servizi ferroviari connessi – in primo luogo i terminal e le stazioni di smistamento – rappresentano anelli fondamentali della moderna catena di produzione del traffico merci per ferrovia. È quindi opportuno completare le misure destinate a coordinare e migliorare l'uso dei corridoi dedicati al traffico merci con iniziative a favore dello sviluppo delle capacità dei terminal e delle stazioni di smistamento lungo la rete per il trasporto merci. Questo sviluppo presuppone due requisiti: incoraggiare gli investimenti per aumentare la capacità dei terminal e delle stazioni di smistamento e renderne l'accesso più trasparente e più agevole per tutti gli operatori che utilizzano i corridoi. Un'attenzione particolare dovrà essere riservata all'accesso alle infrastrutture ferroviarie nei porti e alla loro gestione.

**La Commissione inviterà le strutture di corridoio e i gestori dell'infrastruttura a istituire, con i soggetti interessati, una rete efficiente e adeguata di terminal e stazioni di smistamento.**

**Studierà le possibili fonti di finanziamento per lo sviluppo di questo tipo di infrastruttura nell'ambito dei programmi esistenti.**

**Esaminerà la possibilità di completare la legislazione esistente per migliorare la trasparenza e la facilità di accesso ai servizi ferroviari connessi.**

## **4. MONITORAGGIO DELLE MISURE PROPOSTE**

Tutte queste misure saranno esaminate nell'ambito di una riflessione strutturata da parte di un gruppo strategico, costituito per esempio da rappresentanti degli Stati membri, dei gestori dell'infrastruttura e degli utenti dell'infrastruttura ferroviaria. Questo gruppo dovrà definire e identificare le caratteristiche dei corridoi, precisare le misure legislative e operative da attuare e determinare le competenze e responsabilità delle strutture di corridoio. I lavori del gruppo strategico dovranno concludersi nel primo semestre del 2008.

I lavori relativi all'attuazione dell'ERTMS lungo gli assi ferroviari europei prioritari per il traffico merci continueranno sotto l'impulso del coordinatore europeo in parallelo e a completamento delle iniziative proposte nella presente comunicazione.

È opportuno sottolineare che la presente comunicazione si inserisce in un programma di lavoro della Commissione che comprende diverse azioni, alcune delle quali contribuiscono in modo più o meno diretto alla costituzione di una rete europea a priorità merci. Fra queste azioni ricordiamo:

- la proposta legislativa relativa all'accettazione incrociata del materiale rotabile;
- l'iniziativa per la riduzione del rumore prodotto dal traffico ferroviario;
- la riflessione sull'attuazione di contratti pluriennali fra gestori di infrastruttura e Stati membri;
- la comunicazione su un piano di azione relativo alla logistica in Europa;
- la comunicazione sul sistema di monitoraggio del mercato ferroviario (RMMS; *Rail Market Monitoring Scheme*);
- l'elaborazione di un piano europeo di attuazione dell'ERTMS;
- la realizzazione della rete TEN-T, compresi i progetti prioritari di cui alla decisione 884/2004/CE;
- i lavori in corso sull'internalizzazione dei costi esterni.

Visto che molte delle misure proposte richiedono iniziative degli Stati membri e di tutti i soggetti interessati del settore ferroviario, il successo del piano d'azione proposto presuppone l'adesione di questi ultimi al progetto di costituzione di una rete a priorità merci e il loro impegno attivo a favore della realizzazione del progetto. Inoltre presuppone il proseguimento degli sforzi già avviati, in particolare in materia di sviluppo dell'interoperabilità tecnica e di semplificazione delle operazioni amministrative e tecniche alle frontiere fra gli Stati membri. Infine, le iniziative adottate dagli Stati membri, dalle regioni o da altri soggetti pubblici o privati a favore dello sviluppo del trasporto merci per ferrovia a livello regionale o locale dovranno completare l'azione comunitaria a favore della creazione di una rete ferroviaria europea solidamente articolata.