

**REGOLAMENTO (UE) N. 913/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 22 settembre 2010****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 sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ambito della nuova strategia dell'Unione europea per la crescita e l'occupazione, 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 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(4)</sup> e 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 <sup>(5)</sup>, hanno rappresentato tappe importanti 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, che sono stati aperti alla concorrenza dal 1° gennaio 2007, devono poter beneficiare di un'infrastruttura

ferroviaria di buona qualità e sufficientemente finanziata, che garantisca, in particolare, la fornitura di servizi di trasporto merci in buone condizioni per quanto riguarda la velocità commerciale e i tempi di percorrenza e sia affidabile, ovvero sia che il servizio fornito corrisponda effettivamente agli impegni contrattuali sottoscritti con gli operatori ferroviari.

- (4) Sebbene l'apertura del mercato del trasporto merci per ferrovia abbia permesso l'accesso di nuovi operatori alla rete del trasporto per ferrovia, i meccanismi di mercato non sono stati e non sono a tutt'oggi sufficienti per organizzare, disciplinare e rendere sicuro il traffico merci per ferrovia. Per usare al meglio la rete e assicurarne l'affidabilità è utile introdurre ulteriori procedure volte a rafforzare la cooperazione sulla ripartizione delle tracce ferroviarie internazionali per i treni merci tra i gestori dell'infrastruttura.
- (5) Viste queste premesse, la realizzazione di corridoi ferroviari internazionali per una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo sulla quale i treni merci possano circolare in buone condizioni e transitare agevolmente da una rete nazionale all'altra permetterebbe di migliorare le condizioni d'uso dell'infrastruttura.
- (6) Per realizzare corridoi ferroviari internazionali per una rete europea per un trasporto merci competitivo, le iniziative già adottate in materia di infrastruttura ferroviaria dimostrano che la realizzazione di corridoi internazionali rispondenti alle esigenze specifiche di uno o più segmenti del trasporto merci chiaramente identificati rappresenta il metodo più adatto.
- (7) Il presente regolamento, salvo altrimenti disposto, non dovrebbe pregiudicare i diritti e gli obblighi dei gestori dell'infrastruttura stabiliti nella direttiva 91/440/CEE e nella direttiva 2001/14/CE e, ove pertinente, degli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14/CE. Tali atti rimangono in vigore anche per quanto riguarda le disposizioni che disciplinano i corridoi merci.
- (8) La realizzazione di un corridoio merci dovrebbe tenere conto, se del caso, della necessità di migliori interconnessioni con le infrastrutture ferroviarie di paesi terzi europei.

<sup>(1)</sup> GU C 317 del 23.12.2009, pag. 94.

<sup>(2)</sup> GU C 79 del 27.3.2010, pag. 45.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 23 aprile 2009 (GU C 184 E dell'8.7.2010, pag. 354), posizione del Consiglio in prima lettura del 22 febbraio 2010 (GU C 114 E del 4.5.2010, pag. 1), posizione del Parlamento europeo del 15 giugno 2010 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 13 settembre 2010.

<sup>(4)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

<sup>(5)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

- (9) La progettazione di corridoi merci dovrebbe essere finalizzata a garantire la continuità interna lungo i corridoi, attivando le interconnessioni necessarie tra le infrastrutture ferroviarie esistenti.
- (10) L'attivazione di corridoi ferroviari merci internazionali che formino una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo dovrebbe essere condotta in modo coerente con la rete transeuropea di trasporto (RTE-T) e/o con i corridoi del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). A tal fine, è necessario lo sviluppo coordinato delle reti, in particolare per quanto riguarda l'integrazione dei corridoi internazionali per il trasporto ferroviario delle merci nella rete RTE-T esistente e nei corridoi ERTMS. Inoltre, è opportuno stabilire a livello di Unione regole armonizzate relative a tali corridoi merci. È opportuno incentivare i progetti intesi a ridurre la rumorosità dei treni merci. Se necessario, la realizzazione di tali corridoi dovrebbe essere sostenuta finanziariamente nel quadro dei programmi RTE-T, di ricerca e Marco Polo e di altre politiche e fondi dell'Unione, quali la Banca europea per gli investimenti, il Fondo europeo di sviluppo regionale o il Fondo di coesione, nonché la Banca europea per gli investimenti.
- (11) 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 collegamenti efficaci ed adeguati con gli altri modi di trasporto e stabilire condizioni propizie allo sviluppo della concorrenza tra i fornitori di trasporto merci per ferrovia.
- (12) Oltre ai corridoi merci istituiti conformemente all'articolo 3, la realizzazione di altri corridoi merci dovrebbe essere esaminata e approvata a livello di Unione secondo una procedura e criteri trasparenti chiaramente definiti che lascino agli Stati membri e ai gestori dell'infrastruttura un margine di decisione e di gestione sufficiente perché possano tener conto delle iniziative in essere per i corridoi speciali, ad esempio ERTMS, RailNetEurope («RNE») e RTE-T, e adottare misure adeguate alle loro esigenze specifiche.
- (13) Al fine di incentivare il coordinamento fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura e assicurare continuità lungo il corridoio, è opportuno istituire una struttura di gestione appropriata per ciascun corridoio merci, tenendo conto della necessità di evitare duplicazioni con strutture di gestione già esistenti.
- (14) Al fine di rispondere alle esigenze del mercato, i metodi per la realizzazione di un corridoio merci dovrebbero essere presentati in un piano di attuazione che dovrebbe comprendere l'identificazione e il calendario della realizzazione delle misure suscettibili di migliorare le prestazioni del trasporto merci per ferrovia. Inoltre, per garantire che le misure previste o attuate per la realizzazione di un corridoio merci rispondano alle esigenze o alle aspettative di tutti gli utilizzatori del corridoio merci, i richiedenti che si prevede ne faranno uso devono essere consultati con regolarità, secondo procedure definite dal comitato di gestione.
- (15) Lo sviluppo di terminali per il trasporto merci intermodale dovrebbe essere considerato necessario per sostenere la realizzazione di corridoi merci ferroviari nell'Unione.
- (16) Al fine di assicurare la coerenza e la continuità delle capacità di infrastruttura disponibili lungo il corridoio merci, è opportuno coordinare gli investimenti a favore del corridoio fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura interessati nonché, ove opportuno, fra gli Stati membri e i paesi terzi europei, e pianificarli secondo modalità, purché economicamente sostenibili, che rispondano alle esigenze del corridoio merci. Il programma di realizzazione degli investimenti dovrebbe essere pubblicato per garantire la buona informazione dei candidati che possono operare lungo il corridoio. Gli investimenti dovrebbero includere progetti relativi allo sviluppo di sistemi interoperabili e all'aumento della capacità dei treni.
- (17) Per le stesse ragioni, tutti i lavori sull'infrastruttura e sulle relative attrezzature che limitino la capacità disponibile del corridoio merci dovrebbero essere coordinati a livello del corridoio merci ed essere oggetto di pubblicazioni aggiornate.
- (18) Al fine di agevolare le domande di capacità di infrastruttura per i servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia, è opportuno designare o istituire uno sportello unico per ogni corridoio merci. A tal fine, è opportuno basarsi sulle iniziative esistenti, in particolare quelle avviate da RNE, un organismo che costituisce uno strumento di coordinamento dei gestori dell'infrastruttura e fornisce vari servizi alle imprese di trasporto merci internazionale.
- (19) La gestione dei corridoi merci dovrebbe altresì comprendere le procedure di assegnazione della capacità di infrastruttura per i treni merci internazionali che circolano su tali corridoi. Tali procedure dovrebbero riconoscere l'esigenza di capacità di altri tipi di trasporto, compreso il trasporto passeggeri.
- (20) Per assicurare un migliore uso dell'infrastruttura ferroviaria è necessario coordinare la gestione di tale infrastruttura e dei terminali strategici situati lungo il corridoio merci.
- (21) Le regole di priorità possono anche coincidere con gli obiettivi di priorità, secondo la situazione esistente nei rispettivi Stati membri.

- (22) In caso di perturbazione, i treni merci che circolano sul corridoio merci dovrebbero poter beneficiare, per quanto possibile, di puntualità sufficiente rispetto alle esigenze di tutti i tipi di trasporto.
- (23) Allo scopo di promuovere lo sviluppo della concorrenza tra i fornitori di servizi di trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio merci, i richiedenti diversi dalle imprese ferroviarie o dai loro gruppi dovrebbero poter richiedere capacità di infrastruttura lungo i corridoi merci.
- (24) Al fine di valutare obiettivamente i benefici delle misure volte a realizzare il corridoio merci, è opportuno controllare le prestazioni dei servizi merci per ferrovia lungo il corridoio merci e pubblicare periodicamente relazioni sulla qualità. La valutazione delle prestazioni dovrebbe comprendere i risultati delle indagini sulla soddisfazione degli utilizzatori del corridoio merci.
- (25) Al fine di assicurare un accesso non discriminatorio ai servizi ferroviari internazionali, è necessario garantire un buon coordinamento fra gli organi di controllo riguardo alle varie reti comprese nel corridoio merci.
- (26) Per agevolare l'accesso alle informazioni sull'uso delle principali infrastrutture lungo il corridoio merci e assicurare un accesso non discriminatorio a tale corridoio, il comitato di gestione dovrebbe redigere, aggiornare periodicamente e rendere pubblico un documento che raccoglie tutte queste informazioni.
- (27) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, segnatamente la realizzazione di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo composta da corridoi merci, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (28) Per il coordinamento degli investimenti e la gestione delle capacità e del traffico è opportuno prevedere regole eque, fondate su una cooperazione fra i gestori dell'infrastruttura che devono fornire un servizio di qualità alle imprese di trasporto merci nel contesto di un corridoio ferroviario internazionale.
- (29) Poiché i treni internazionali devono percorrere itinerari che combinano più corridoi, nella definizione di cui al presente regolamento, i gestori dell'infrastruttura di più corridoi possono anche coordinare le loro attività in modo da assicurare, nei corridoi interessati, la disponibilità di capacità, fluidità di movimento e applicazione coerente delle regole di priorità ai diversi tipi di traffico in caso di perturbazione.
- (30) L'obiettivo del presente regolamento consiste nel migliorare l'efficienza del trasporto merci per ferrovia rispetto ad altre modalità di trasporto. Dovrebbe essere garantito il coordinamento fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura al fine di assicurare il più efficiente funzionamento possibile dei corridoi merci. A tal fine, parallelamente agli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature tecniche come l'ERTMS, è opportuno adottare misure operative intese a potenziare la capacità e l'efficienza del trasporto merci su ferrovia.
- (31) L'esecuzione delle norme sulla realizzazione e la modifica dei corridoi merci e sulle esenzioni concesse agli Stati membri deve avvenire in condizioni uniformi al fine di garantire la conformità delle proposte sulla realizzazione di corridoi merci ai criteri previsti dal presente regolamento e dovrebbe pertanto essere attribuita alla Commissione. Conformemente all'articolo 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione sono stabilite preventivamente mediante un regolamento adottato secondo la procedura legislativa ordinaria. In attesa dell'adozione di tale regolamento, continua ad applicarsi la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>, fatta eccezione per la procedura di regolamentazione con controllo, che non si applica,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### CAPO I

#### ASPETTI GENERALI

##### Articolo 1

#### Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo in vista dello sviluppo di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Esso stabilisce le regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione e la pianificazione indicativa degli investimenti dei corridoi merci.

2. Il presente regolamento si applica alla gestione e all'uso dell'infrastruttura ferroviaria compresa nei corridoi merci.

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

*Articolo 2***Definizioni**

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

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

- a) «corridoio merci», l'insieme delle linee ferroviarie designate, comprese le linee ferrovia-traghetto, nel territorio degli Stati membri o tra Stati membri e, ove opportuno, paesi terzi europei, che collegano due o più terminali lungo un tracciato principale e, se del caso, rotte e sezioni alternative che li collegano, ivi compresi le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature nonché i pertinenti servizi ferroviari, conformemente all'articolo 5 della direttiva 2001/14/CE;
- b) «piano di attuazione», il documento che presenta i mezzi e la strategia che le parti interessate intendono attuare per sviluppare, nel corso di un determinato periodo, le azioni necessarie e sufficienti per realizzare il corridoio merci;
- c) «terminale», l'impianto situato lungo il corridoio merci appositamente attrezzato per permettere di effettuare operazioni di carico e/o scarico di merci sui/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, ove necessario, l'espletamento di procedure frontaliere alle frontiere con paesi terzi europei.

## CAPO II

**PROGETTAZIONE E GESTIONE DEI CORRIDOI FERROVIARI INTERNAZIONALI PER UN TRASPORTO MERCI COMPETITIVO***Articolo 3***Designazione dei primi corridoi merci**

Gli Stati membri di cui all'allegato rendono operativi entro le date ivi indicate i primi corridoi merci elencati nell'allegato. Gli Stati membri interessati informano la Commissione della realizzazione dei corridoi merci.

*Articolo 4***Criteri per ulteriori corridoi merci**

L'individuazione di ulteriori corridoi merci di cui all'articolo 5 e la modifica dei corridoi merci di cui all'articolo 6 tiene conto dei seguenti criteri:

- a) l'attraversamento da parte del corridoio merci del territorio di almeno tre Stati membri, o di due Stati membri se la distanza fra i terminali serviti dal corridoio è superiore a 500 km;
- b) la coerenza del corridoio merci con la RTE-T, i corridoi ERTMS e/o i corridoi definiti da RNE;
- c) l'integrazione dei progetti prioritari della rete RTE-T<sup>(1)</sup> nel corridoio merci;
- d) l'equilibrio fra costi e benefici socioeconomici risultanti dalla realizzazione del corridoio merci;
- e) la coerenza di tutti i corridoi merci proposti dagli Stati membri per realizzare una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- f) lo sviluppo del traffico merci su ferrovia e dei principali flussi commerciali e mercantili lungo il corridoio merci;
- g) ove applicabile, migliori interconnessioni tra Stati membri e paesi terzi europei;
- h) l'interesse dei richiedenti per il corridoio merci;
- i) l'esistenza di buone interconnessioni con gli altri modi di trasporto, soprattutto mediante una rete adeguata di terminali, ivi inclusi i porti marittimi e di navigazione interna.

*Articolo 5***Individuazione di ulteriori 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.

2. Nonostante il paragrafo 1, su richiesta di uno Stato membro gli Stati membri partecipano alla realizzazione del corridoio merci di cui a tale paragrafo, o al prolungamento di un corridoio esistente, al fine di consentire a uno Stato membro limitrofo di assolvere l'obbligo che ad esso incombe a norma di tale paragrafo.

<sup>(1)</sup> Cfr. allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1).

3. Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri a norma dell'articolo 7 della direttiva 91/440/CEE, se uno Stato membro, previa presentazione di un'analisi socio-economica, 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, lo Stato membro interessato non è tenuto a partecipare ai sensi dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, con riserva di una decisione della Commissione che delibera conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

4. Uno Stato membro non è tenuto a partecipare ai sensi dei paragrafi 1 e 2 se dispone di una rete ferroviaria con uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale nell'Unione.

5. La realizzazione di un corridoio merci è proposta dagli Stati membri interessati. A tal fine, essi inviano di concerto alla Commissione una lettera d'intenti recante una proposta elaborata previa consultazione dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti interessati e tenuto conto dei criteri di cui all'articolo 4.

Al fine di conformarsi all'obbligo di cui ai paragrafi 1 e 2, gli Stati membri interessati trasmettono di concerto una lettera di intenti alla Commissione entro il 10 novembre 2012.

6. La Commissione esamina le proposte di realizzazione di un corridoio merci di cui al paragrafo 5 e, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 21, paragrafo 3, adotta una decisione sulla conformità di una tale proposta al presente articolo entro nove mesi dalla presentazione della proposta.

7. Gli Stati membri interessati realizzano il corridoio merci entro due anni dalla decisione della Commissione di cui al paragrafo 6.

#### Articolo 6

##### Modifica degli ulteriori corridoi merci

1. I corridoi merci di cui all'articolo 5 possono essere modificati su proposta congiunta 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 21, paragrafo 3, tenuto conto dei criteri di cui all'articolo 4.

#### Articolo 7

##### Conciliazione

Qualora due o più Stati membri interessati non concordino circa la realizzazione o la modifica di un corridoio merci e riguardo all'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 21. 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.

#### Articolo 8

##### 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 al paragrafo 7 del presente articolo, nonché agli articoli 9 e 11, all'articolo 14, paragrafo 1, e all'articolo 22. Il comitato esecutivo è composto di rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati.

2. I gestori dell'infrastruttura interessati e, se del caso, gli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14/CE istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato di gestione incaricato di adottare le misure espressamente previste ai paragrafi 5, 7, 8 e 9 del presente articolo, agli articoli da 9 a 12, all'articolo 13, paragrafo 1, all'articolo 14, paragrafi 2, 6 e 9, all'articolo 16, paragrafo 1, all'articolo 17, paragrafo 1, e agli articoli 18 e 19 del presente regolamento. Il comitato di gestione è composto dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

3. Gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura interessati da un corridoio merci cooperano in seno ai comitati di cui ai paragrafi 1 e 2, al fine di garantire lo sviluppo del corridoio merci conformemente al suo piano di attuazione.

4. Il comitato esecutivo adotta le proprie decisioni di comune accordo fra i rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati.

5. Il comitato di gestione adotta le proprie decisioni, ivi incluse le decisioni in merito alla propria personalità giuridica, all'instaurazione della propria struttura organizzativa, alle proprie risorse e al proprio personale, di comune accordo fra i gestori dell'infrastruttura interessati. Il comitato di gestione può essere un'entità giuridica indipendente. Esso può assumere la forma di un gruppo europeo di interesse economico ai sensi del regolamento (CEE) n. 2137/85 del Consiglio, del 25 luglio 1985, relativo all'istituzione di un gruppo europeo di interesse economico (GEIE) <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU L 199 del 31.7.1985, pag. 1.



6. 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/CEE.

7. Il comitato di gestione istituisce un gruppo consultivo composto dai gestori e proprietari dei terminali del corridoio merci, compresi, se necessario, porti marittimi e di navigazione interna. Tale gruppo consultivo può emettere un parere sulle proposte presentate dal comitato di gestione che hanno conseguenze dirette sugli investimenti e la gestione dei terminali. Esso può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di detti pareri. In caso di divergenze tra il comitato di gestione e il gruppo consultivo, quest'ultimo può rivolgersi al comitato esecutivo. Il comitato esecutivo agisce da mediatore e comunica tempestivamente la propria posizione. La decisione finale spetta tuttavia al comitato di gestione.

8. Il comitato di gestione istituisce un ulteriore gruppo consultivo composto da imprese ferroviarie interessate all'uso del corridoio merci. Detto gruppo consultivo può emettere un parere su qualsiasi proposta presentata dal comitato di gestione che abbia incidenze su tali imprese. Esso può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di tutti questi pareri.

9. Il comitato di gestione provvede al coordinamento, conformemente ai piani nazionali ed europei di installazione, dell'impiego delle applicazioni IT interoperabili o di soluzioni alternative che possono rendersi disponibili in futuro per gestire le richieste di tracce ferroviarie internazionali e il funzionamento del traffico internazionale sul corridoio merci.

#### Articolo 9

##### Misure di attuazione del piano relativo al corridoio merci

1. Non oltre sei mesi prima di rendere operativo il corridoio merci, 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 merci;
- b) gli elementi essenziali dello studio di cui al paragrafo 3;
- 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 merci in conformità delle disposizioni dell'articolo 19;
- d) il piano degli investimenti di cui all'articolo 11; e

e) le misure di attuazione delle disposizioni degli articoli da 12 a 19.

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

3. Il comitato di gestione esegue e aggiorna periodicamente uno studio sul mercato dei trasporti riguardante l'evoluzione del traffico registrata e prevista lungo il corridoio merci, come conseguenza della sua creazione, e inerente ai vari tipi di traffico, in relazione sia al trasporto merci che al trasporto passeggeri. Tale studio esamina, se necessario, anche i costi e i benefici socio-economici derivanti dalla realizzazione del corridoio merci.

4. Il piano di attuazione tiene conto dello sviluppo dei terminali per rispondere alle esigenze del trasporto merci per ferrovia che circola lungo il corridoio merci, in particolare quali nodi intermodali lungo i corridoi merci.

5. Se del caso, il comitato di gestione adotta misure ai fini della cooperazione con le amministrazioni regionali e/o locali riguardo al piano di attuazione.

#### Articolo 10

##### Consultazione dei richiedenti

Il comitato di gestione instaura meccanismi di consultazione per favorire una partecipazione adeguata dei richiedenti che si prevede utilizzeranno il corridoio merci. Esso garantisce, in particolare, che i richiedenti siano consultati prima che il piano di attuazione di cui all'articolo 9 sia presentato al comitato esecutivo.

#### CAPO III

##### INVESTIMENTI NEL CORRIDOIO MERCI

#### Articolo 11

##### Programmazione degli investimenti

1. Il comitato di gestione elabora e riesamina periodicamente un piano degli investimenti, che comprende dettagli di investimenti infrastrutturali indicativi a medio e lungo termine nel corridoio merci, 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 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/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario <sup>(1)</sup>. Il piano di installazione si basa sull'analisi del rapporto costo/benefici dell'uso di sistemi interoperabili;
- c) un piano relativo alla gestione della capacità dei treni merci che possono circolare lungo il corridoio merci, che comprenda l'eliminazione delle strozzature individuate. Il piano può fondarsi sul miglioramento della gestione della velocità e sull'aumento della lunghezza, del profilo di carico e del carico trasportato o del carico per asse autorizzati per i treni che circolano lungo il corridoio; e
- d) ove pertinente, i riferimenti al contributo dell'Unione previsto a titolo di programmi di finanziamento dell'Unione.

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

#### Articolo 12

##### Coordinamento dei lavori

Il comitato di gestione coordina e provvede alla pubblicazione in un'unica sede, secondo modalità e calendario idonei, della programmazione di tutti i lavori sull'infrastruttura e sulle relative attrezzature che limitino la capacità disponibile del corridoio merci.

#### CAPO IV

##### GESTIONE DEL CORRIDOIO MERCI

#### Articolo 13

##### Sportello unico per le domande di capacità di infrastruttura

1. Il comitato di gestione di un corridoio merci designa o istituisce un organismo comune che permetta ai richiedenti di richiedere e ricevere risposte, in un'unica sede e con un'unica operazione, riguardo alla capacità di infrastruttura per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo il corridoio merci (in prosieguo «sportello unico»).

2. Lo sportello unico, in quanto strumento di coordinamento, fornisce altresì informazioni di base sull'assegnazione della capacità di infrastruttura, comprese le informazioni di cui all'articolo 18. Esso presenta la capacità di infrastruttura disponibile al momento della richiesta e le sue caratteristiche conformemente a parametri predefiniti quali la velocità, la lunghezza, il profilo di carico o il carico per asse autorizzati per i treni che circolano lungo il corridoio.

3. Lo sportello unico adotta una decisione riguardo alle domande di tracce ferroviarie prestabilite di cui all'articolo 14, paragrafo 3, e di capacità di riserva di cui all'articolo 14, paragrafo 5. Esso assegna la capacità conformemente alle norme in materia di assegnazione di capacità di cui alla direttiva 2001/14/CE. Esso informa senza indugio i gestori dell'infrastruttura competenti in merito a tali domande e alla decisione adottata.

4. Per qualsiasi richiesta di capacità di infrastruttura che non possa essere soddisfatta a norma del paragrafo 3, lo sportello unico inoltra senza indugio la domanda 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 a tale domanda in conformità dell'articolo 13 e del capo III di tale direttiva e comunicano tale decisione allo sportello unico per ulteriore trattamento.

5. Le attività dello sportello unico sono esercitate in maniera trasparente e non discriminatoria. A tal fine è tenuto un registro, messo gratuitamente a disposizione di tutti gli interessati. Vi figurano le date delle domande, i nomi dei richiedenti, i dettagli della documentazione fornita e di eventuali incidenti che si sono verificati. Tali attività sono sottoposte al controllo degli organismi di regolamentazione in conformità dell'articolo 20.

#### Articolo 14

##### Capacità assegnata ai treni merci

1. Il comitato esecutivo definisce il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo il corridoio merci conformemente 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 mercato dei trasporti e sul traffico di cui all'articolo 9, paragrafo 3, del presente regolamento, 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 del presente articolo, i gestori dell'infrastruttura del corridoio merci determinano e organizzano di concerto tracce ferroviarie 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. Essi facilitano i tempi di percorrenza, la frequenza, gli orari di partenza e di destinazione e gli itinerari adatti per i servizi di trasporto merci, al fine di incrementare il trasporto di merci su treni in circolazione sul corridoio merci. Tali tracce ferroviarie 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 più corridoi merci possono, se necessario, coordinare tracce ferroviarie internazionali prestabilite che offrono capacità nei corridoi merci in questione.

<sup>(1)</sup> GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

4. Tali tracce ferroviarie prestabilite sono assegnate in primo luogo ai treni merci che attraversano almeno una frontiera.

5. I gestori dell'infrastruttura, se lo giustificano la necessità del mercato e la valutazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, 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 permettere una risposta rapida ed adeguata 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 superiore a sessanta giorni.

6. Il comitato di gestione promuove il coordinamento delle regole di priorità inerenti all'assegnazione di capacità nel corridoio merci.

7. I gestori dell'infrastruttura possono includere nelle condizioni di uso una tariffa per le tracce ferroviarie che sono assegnate ma alla fine non utilizzate. Il livello di tale tariffa è adeguato, dissuasivo ed efficace.

8. Salvo casi di forza maggiore, tra cui lavori urgenti e imprevisti per la messa in sicurezza, una traccia ferroviaria assegnata a un'operazione di traffico merci a norma del presente articolo non può essere annullata meno di due mesi prima dell'orario di servizio, se il richiedente interessato non dà il proprio consenso a tale annullamento. In tal caso, il gestore dell'infrastruttura interessato si adopera per proporre al richiedente una traccia ferroviaria di qualità e affidabilità equivalenti, che il richiedente ha diritto di accettare o rifiutare. La presente disposizione lascia impregiudicati eventuali diritti del richiedente in virtù dell'accordo di cui all'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE. Il richiedente può in ogni caso deferire la questione all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 20 del presente regolamento.

9. Il comitato di gestione del corridoio merci e i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafo 7, istituiscono procedure per assicurare il coordinamento ottimale dell'assegnazione della capacità fra i gestori dell'infrastruttura, sia per le domande di cui all'articolo 13, paragrafo 1, sia per le domande presentate ai gestori dell'infrastruttura interessati. È tenuto altresì conto dell'accesso ai terminali.

10. Ai paragrafi 4 e 9 del presente articolo, 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 15

##### Richiedenti autorizzati

In deroga all'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE, i richiedenti diversi dalle imprese ferroviarie o dai gruppi internazionali di cui fanno parte, quali caricatori, spedizionieri e operatori del trasporto combinato, possono richiedere tracce ferroviarie internazionali prestabilite di cui all'articolo 14, paragrafo 3, e la capacità di riserva di cui all'articolo 14, paragrafo 5. Per utilizzare tale traccia ferroviaria per il trasporto merci lungo il corridoio merci, i richiedenti in questione incaricano un'impresa ferroviaria di stipulare un accordo con il gestore dell'infrastruttura conformemente all'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 91/440/CEE.

#### Articolo 16

##### Gestione del traffico

1. Il comitato di gestione del corridoio merci istituisce procedure di coordinamento della gestione del traffico lungo il corridoio merci. Il comitato di gestione dei corridoi merci collegati istituisce procedure di coordinamento del traffico lungo tali corridoi merci.

2. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci e il gruppo consultivo di cui all'articolo 8, paragrafo 7, istituiscono procedure per assicurare il coordinamento ottimale fra l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria e i terminali.

#### Articolo 17

##### Gestione del traffico in caso di perturbazione

1. Il comitato di gestione adotta obiettivi comuni in termini di puntualità e/o orientamenti per la gestione del traffico 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 nella parte dei corridoi merci di cui è responsabile secondo gli obiettivi comuni e/o gli orientamenti di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali regole di priorità sono pubblicate nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 3 della direttiva 2001/14/CE.

3. I principi per stabilire le regole di priorità prevedono almeno che non si modifichino, per quanto possibile, le tracce ferroviarie di cui all'articolo 14, paragrafi 3 e 4, assegnate ai treni merci che viaggiano puntualmente secondo l'orario di servizio. I principi per stabilire 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 18***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 nel prospetto informativo delle reti nazionali che riguardano il corridoio merci, elaborato conformemente alla procedura di cui all'articolo 3 della direttiva 2001/14/CE;
- b) l'elenco e le caratteristiche dei terminali, in particolare le informazioni riguardanti le condizioni e modalità di accesso ai terminali;
- c) le informazioni concernenti le procedure di cui agli articoli da 13 a 17 del presente regolamento; e
- d) il piano di attuazione.

*Articolo 19***Qualità del servizio lungo il corridoio merci**

1. Il comitato di gestione del corridoio merci promuove la compatibilità fra i sistemi di prestazioni lungo il corridoio merci di cui all'articolo 11 della direttiva 2001/14/CE.
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 utilizzatori del corridoio merci e ne pubblica i risultati una volta all'anno.

*Articolo 20***Organismi di regolamentazione**

1. Gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE cooperano nel monitoraggio della concorrenza nel corridoio merci ferroviario. Essi assicurano, in particolare, l'accesso non discriminatorio al corridoio e fungono da organismo di ricorso ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 2, di tale direttiva. Essi si scambiano le necessarie informazioni ottenute dai gestori dell'infrastruttura e da altri soggetti pertinenti.
2. Onde favorire la concorrenza libera e leale sui corridoi merci, gli Stati membri si adoperano per instaurare un livello

comparabile di regolamentazione. Le autorità di regolamentazione sono facilmente accessibili per i partecipanti al mercato e sono in grado di adottare decisioni in modo indipendente ed efficace.

3. In caso di reclamo presentato ad un organismo di regolamentazione da un richiedente in materia di servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia o nell'ambito di un'indagine avviata di propria iniziativa da parte di un organismo di regolamentazione, tale organismo consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia ferroviaria internazionale per il trasporto merci in questione e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.

4. Gli organismi di regolamentazione consultati a norma del paragrafo 3 forniscono all'organismo di regolamentazione interessato tutte le informazioni che essi stessi hanno il diritto di chiedere in virtù della rispettiva legislazione nazionale. Tali informazioni possono essere usate soltanto ai fini della trattazione del reclamo o dell'indagine di cui al paragrafo 3.

5. 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.

6. 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 3 del presente articolo richieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui è ubicato il rappresentante associato. Detto organismo di regolamentazione è abilitato a trasferire le informazioni sulla traccia ferroviaria internazionale in questione agli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

## CAPO V

**DISPOSIZIONI FINALI***Articolo 21***Procedura di 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 delle disposizioni 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 stabilito dall'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

#### *Articolo 22*

##### **Controllo dell'attuazione**

Ogni due anni a partire dalla realizzazione di un corridoio merci, il comitato esecutivo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, presenta alla Commissione i risultati relativi all'attuazione del piano relativo a tale corridoio. La Commissione analizza tali risultati e informa il comitato di cui all'articolo 21 della sua analisi.

#### *Articolo 23*

##### **Relazione**

La Commissione esamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento. Essa trasmette una relazione al Parlamento

europeo e al Consiglio, la prima volta entro il 10 novembre 2015, e successivamente ogni tre anni.

#### *Articolo 24*

##### **Disposizioni transitorie**

Il presente regolamento non si applica alla Repubblica di Cipro e a Malta fintantoché non è istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.

#### *Articolo 25*

##### **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 Strasburgo, addì 22 settembre 2010.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

J. BUZEK

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

O. CHASTEL

## ALLEGATO

## Elenco dei primi corridoi merci

	Stati membri	Tracciati principali <sup>(1)</sup>	Istituzione dei corridoi merci
1.	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Anversa/Rotterdam-Duisburg-[Basilea]-Milano-Genova	Entro il 10 novembre 2013
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Anversa-Lussemburgo-Metz-Digione-Lione/[Basilea]	Entro il 10 novembre 2013
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stoccolma-Malmö-Copenaghen-Amburgo-Innsbruck-Verona-Palermo	Entro il 10 novembre 2015
4.	PT, ES, FR	Sines-Lisbona/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Parigi/Le Havre/Metz Sines-Elvas/Algeciras	Entro il 10 novembre 2013
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Vienna/Klagenfurt-Udine- Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna/ Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria/Trieste	Entro il 10 novembre 2015
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería-Valencia/Madrid-Saragozza/Barcellona-Marsiglia-Lione-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/ Capodistria-Lubiana-Budapest-Zahony (confine tra Ungheria e Ucraina)	Entro il 10 novembre 2013
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	— Bucharest-Costanza Praga-Vienna/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Salonicco-Atene	Entro il 10 novembre 2013
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Anversa-Aquisgrana/Berlino-Varsavia-Terespol (confine tra Polonia e Bielorussia)/Kaunas	Entro il 10 novembre 2015
9.	CZ, SK	Praga-Horní Lideč-Žilina-Košice-Čierna nad Tisou (confine tra Slovacchia e Ucraina)	Entro il 10 novembre 2013

<sup>(1)</sup> \*/\* indica tracciati alternativi. Coerentemente con i progetti prioritari RTE-T, i tracciati 4 e 6 dovrebbero essere completati in futuro dal progetto n. 16, l'asse ferroviario per il trasporto merci Sines/Algeciras-Madrid-Parigi che include l'attraversamento centrale dei Pirenei mediante un tunnel di bassa altitudine.