



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 11 febbraio 2010  
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:  
2008/0247 (COD)**

**11069/3/09  
REV 3**

**TRANS 251  
CODEC 851**

**ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI**

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del  
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci  
competitivo

**REGOLAMENTO (UE) N. .../2010  
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del**

**relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo**

**(Testo con rilevanza 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>,

---

<sup>1</sup> Parere del 15 luglio 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>2</sup> Parere del 7 ottobre 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>3</sup> Parere del Parlamento europeo del 23 aprile 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione del Consiglio del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ambito della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione e della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile, 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>1</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>2</sup>, rappresentano 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 sufficientemente finanziata, che garantisca la fornitura di servizi di trasporto merci in buone condizioni per quanto riguarda la velocità commerciale e i tempi di percorrenza e sia affidabile, nel senso che il servizio fornito corrisponda effettivamente agli impegni contrattuali sottoscritti con gli operatori ferroviari.

---

<sup>1</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

<sup>2</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

- (4) L'apertura del mercato del trasporto merci per ferrovia ha permesso l'accesso di nuovi operatori alla rete del trasporto 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) Il Consiglio del 7 e 8 aprile 2008 è giunto alla conclusione che occorre favorire l'uso efficiente delle infrastrutture e, ove necessario, migliorare le capacità dell'infrastruttura ferroviaria con misure adottate a livello europeo e nazionale, in particolare mediante l'adozione di atti normativi.
- (6) 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.
- (7) 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 creazione di corridoi internazionali rispondenti alle esigenze specifiche di uno o più segmenti del trasporto merci chiaramente identificati rappresenta il metodo più adatto.

- (8) Il presente regolamento 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, in particolare quanto al diritto dei gestori dell'infrastruttura di rifiutare o accettare le richieste di capacità formulate da soggetti giuridici diversi dalle imprese ferroviarie.
- (9) La realizzazione di corridoi ferroviari internazionali per la rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo dovrebbe essere 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 dell'Unione regole armonizzate relative a tali corridoi 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 il Fondo europeo di sviluppo regionale o il Fondo di coesione.

- (10) 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.
- (11) Oltre ai corridoi merci istituiti conformemente all'articolo 3, la creazione di altri corridoi merci dovrebbe essere esaminata e approvata a livello dell'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.
- (12) Al fine di incentivare il coordinamento fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura, 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.

- (13) Al fine di rispondere alle esigenze del mercato, i metodi per la creazione 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 creazione 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.
- (14) Lo sviluppo di terminali per il trasporto merci intermodale dovrebbe essere considerato necessario per sostenere la realizzazione di corridoi merci ferroviari nell'Unione.
- (15) Al fine di assicurare la coerenza e la continuità delle capacità di infrastruttura disponibili lungo il corridoio merci, è opportuno coordinare e pianificare gli investimenti a favore del corridoio merci fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura interessati secondo una logica che risponda 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.

- (16) 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.
- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) Le regole di priorità possono anche coincidere con gli obiettivi di priorità, secondo la situazione esistente nei rispettivi Stati membri.

- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) Al fine di assicurare un accesso non discriminatorio ai servizi ferroviari internazionali, è necessario garantire un buon coordinamento fra gli organi di controllo delle varie reti comprese nel corridoio merci.
- (24) Per agevolare l'accesso alle informazioni sull'uso delle principali infrastrutture del 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.

- (25) 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 realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle sue dimensioni e dei suoi effetti, essere realizzato meglio a livello dell'Unione, l'Unione 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.
- (26) 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.
- (27) 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.

- (28) Le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo 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>.
- (29) Inoltre, la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione all'adeguamento dell'allegato II. È particolarmente importante che la Commissione consulti esperti durante il suo lavoro preparatorio, conformemente agli impegni di cui alla comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2009 sull'attuazione dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

---

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

# 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 una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Esso 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 merci.

### *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 negli Stati membri e, ove necessario, in paesi terzi europei, che collegano terminali lungo il tracciato principale del corridoio merci, ivi compresi le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature, gli scali di smistamento e le aree di composizione dei treni e, ove necessario, tracciati alternativi;

- 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*

1. Gli Stati membri di cui all'allegato I realizzano entro ...\* i corridoi merci lungo i tracciati principali elencati in detto allegato. Gli Stati membri interessati informano la Commissione della realizzazione dei corridoi merci.

---

\* GU: inserire data: tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

2. In deroga al paragrafo 1, i corridoi merci lungo i tracciati principali elencati nell'allegato I, punti 3, 5 e 8 sono realizzati entro ...\*.

#### *Articolo 4*

##### *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.
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.
3. Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri a norma dell'articolo 7 della direttiva 91/440/CEE, 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 socio-economici 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, fatta salva una decisione della Commissione che delibera conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

---

\* GU: inserire data: cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

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. Al fine di assolvere l'obbligo previsto ai paragrafi 1 e 2, entro ...\* gli Stati membri interessati propongono di concerto alla Commissione la realizzazione di corridoi merci, previa consultazione dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti interessati e tenuto conto dei criteri di cui all'allegato II.
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 19, 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 tre anni dalla decisione della Commissione di cui al paragrafo 6.

---

\* GU: inserire data: due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

8. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione ad adeguamenti dell'allegato II. Quando prepara gli atti delegati di cui al presente paragrafo la Commissione rispetta le disposizioni stabilite nella direttiva 2001/14/CE e nella direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)<sup>1</sup> e tiene in considerazione, in particolare, il piano di installazione relativo ai sistemi interoperabili, l'evoluzione del sistema ferroviario e la RTE-T, in particolare l'attuazione dell'ERTMS, nonché l'evoluzione del mercato del trasporto merci, compresa l'interazione con altri modi di trasporto.

Agli atti delegati di cui al presente paragrafo si applica la procedura i cui agli articoli 20, 21 e 22.

---

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

*Articolo 5*  
*Modifica dei corridoi merci*

1. I corridoi merci di cui agli articoli 3 e 4 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 19, 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 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 19. 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 7*

### *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 23. 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 al paragrafo 6 del presente articolo, agli articoli 8 e 10, all'articolo 12, paragrafo 1, all'articolo 13, paragrafi 2, 5 e 6, all'articolo 15, paragrafo 1, all'articolo 16 e all'articolo 17, paragrafi 2 e 3, del presente regolamento. Il comitato di gestione è composto dei rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.
3. Il comitato esecutivo adotta le proprie decisioni di comune accordo fra i rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati.
4. Il comitato di gestione adotta le proprie decisioni, ivi incluse le decisioni 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/CEE.
6. Il comitato di gestione istituisce un gruppo consultivo composto dai gestori e proprietari dei terminali 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 terminali. Il gruppo consultivo può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di detti pareri.

### *Articolo 8*

#### *Misure di attuazione del piano relativo al 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 merci;
  - b) gli elementi essenziali dello studio sul trasporto e sul traffico 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 17;
  - d) il piano degli investimenti di cui all'articolo 10; e
  - e) le misure di attuazione delle disposizioni degli articoli da 11 a 17.

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 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 sia al trasporto merci che al trasporto passeggeri.
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.

### *Articolo 9*

#### *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 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 degli investimenti 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 . 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. 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; e
  - d) ove pertinente, i riferimenti al contributo dell'Unione previsto a titolo di programmi di finanziamento dell'Unione.

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

*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 limitino la capacità disponibile del 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 (lo "sportello unico").

2. Lo sportello unico fornisce altresì informazioni di base sull'assegnazione della capacità di infrastruttura, comprese le informazioni di cui all'articolo 16.
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 a tale domanda in conformità dell'articolo 13 e del capo III di tale direttiva.
4. Le attività dello sportello unico sono esercitate in condizioni trasparenti e non discriminatorie. Tali attività sono sottoposte al controllo degli organismi di regolamentazione in conformità dell'articolo 18.

### *Articolo 13*

#### *Capacità assegnata ai treni merci*

1. Gli Stati membri cooperano per definire il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura nel 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, 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. Tali 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 più corridoi merci possono, se necessario, coordinare tracce ferroviarie internazionali prestabilite che offrono capacità nei corridoi merci in questione.
4. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci assegnano tali tracce prestabilite 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 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 superiore a 90 giorni.

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

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 ferroviaria 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 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.
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 terminali.
9. Ai paragrafi 4 e 8 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 14*  
*Gestione del traffico*

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

*Articolo 15*  
*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 13, paragrafi 3 e 5, 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 16*

#### *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 all'articolo 13, paragrafo 8 e all'articolo 14, paragrafo 2; e
- d) il piano di attuazione.

### *Articolo 17*

#### *Qualità del servizio nel 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/CE.
2. Il comitato di gestione monitora le prestazioni dei servizi di trasporto merci per ferrovia nel 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 18*

#### *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. 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.
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 rispettiva 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 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 2 del presente articolo.

## **CAPO V**

### **DISPOSIZIONI FINALI**

#### *Articolo 19*

#### *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 20*  
*Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 8, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a partire dall'entrata in vigore del presente regolamento. La Commissione presenta una relazione sui poteri delegati non oltre sei mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è automaticamente prorogata per periodi di identica durata, tranne in caso di revoca da parte del Parlamento europeo o del Consiglio ai sensi dell'articolo 21.
2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite dagli articoli 21 e 22.

*Articolo 21*  
*Revoca della delega*

1. La delega di potere di cui all'articolo 20 può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega di potere informa l'altra istituzione e la Commissione non oltre un mese prima di prendere una decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e le relative motivazioni.
3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Questa prende effetto immediatamente o ad una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### *Articolo 22*

##### *Obiezioni agli atti delegati*

1. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono muovere obiezioni all'atto delegato entro tre mesi dalla data di notifica.
2. Se allo scadere di tale termine né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno mosso obiezioni all'atto delegato ovvero se, anteriormente a tale data, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della propria decisione di non muovere obiezioni, l'atto delegato entra in vigore alla data ivi fissata.
3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio muovono obiezioni all'atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che muove obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

*Articolo 23*  
*Controllo dell'attuazione*

Ogni due anni a partire dalla realizzazione di un corridoio merci, il comitato esecutivo di cui all'articolo 7, 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 19 della sua analisi.

*Articolo 24*  
*Relazione*

La Commissione esamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento. Essa trasmette una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, la prima volta entro ...\* e successivamente ogni tre anni.

*Articolo 25*  
*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.

---

\* GU: inserire data: cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

*Articolo 26*  
*Entrata in vigore*

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

*Articolo 27*  
*Pubblicazione*

Il presente regolamento è pubblicato 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, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

## ALLEGATO I

### Elenco dei tracciati principali dei corridoi merci

	Stati membri	Tracciati principali <sup>1</sup>
1.	BE, NL, DE, IT	Zeebrugge-Anversa/Rotterdam-Duisburg-[ <i>Basilea</i> ]-Milano-Genova
2.	NL, BE, LU, FR	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/Capodistria
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería-Valencia/Madrid-Saragozza/Barcellona -Marsiglia-Lione-Torino-Udine-Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest-Zahony (confine tra Ungheria e Ucraina)

---

<sup>1</sup> "/" indica tracciati alternativi.

7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	Praga-Vienna/Bratislava-Budapest -Bucarest-Costanza -Vidin-Sofia-Salonicco-Atene
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Anversa-Aquisgrana/ Berlino-Varsavia-Terespol (confine tra Polonia e Bielorussia)/Kaunas
9.	CZ, SK	Praga-Horni Lideč-Žilina-Košice-Čierna nad Tisou- (confine tra Slovacchia e Ucraina)

---

## ALLEGATO II

### **Criteria da considerare di cui agli articoli 4 e 5**

- a) Coerenza del corridoio merci con la RTE-T, i corridoi ERTMS e/o i corridoi definiti da RNE;
- b) integrazione dei progetti prioritari RTE-T<sup>1</sup> nel corridoio merci;
- c) attraversamento da parte del corridoio merci del territorio di almeno tre Stati membri, o di due Stati membri se la distanza fra i terminali ferroviari serviti dal corridoio è superiore a 500 chilometri;
- d) interesse dei richiedenti per il corridoio merci;
- e) equilibrio fra costi e benefici socioeconomici 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) esistenza di una buona interconnessione con gli altri modi di trasporto, soprattutto mediante una rete adeguata di terminali, ivi inclusi i porti marittimi e interni.
- h) Ove applicabile, migliore interconnessione fra Stati membri e paesi terzi limitrofi.

---

<sup>1</sup> Cfr. allegato III della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1).