



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 24.2.2010
COM(2010)68 definitivo

2008/0247 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**in applicazione dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea**

relativa alla

**posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione di un regolamento del
Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per
un trasporto merci competitivo**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**in applicazione dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea**

relativa alla

**posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione di un regolamento del
Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per
un trasporto merci competitivo**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. CONTESTO

Data di trasmissione della proposta al PE e al Consiglio [documento COM(2008) 852 definitivo — 2008/0247(COD)]:	11.12.2008
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura:	23.4.2009
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	15.7.2009
Data del parere del Comitato delle regioni:	7.10.2009
Data della posizione del Consiglio adottata in prima lettura all'unanimità:	22.2.2010

2. OGGETTO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

La proposta di regolamento mira a ottenere l'impegno degli Stati membri, e in particolare dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria, di sviluppare una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, composta di corridoi ferroviari internazionali a prevalenza merci.

Questi corridoi dovranno permettere ai treni merci di usare tracce di buona qualità in modo da acquisire una maggiore affidabilità e competitività. La loro creazione dovrà anche permettere di reperire capacità supplementari per il trasporto merci per ferrovia.

A tal fine la Commissione propone di articolare la creazione dei corridoi merci intorno a quattro temi:

- rafforzamento della collaborazione tra gestori dell'infrastruttura ferroviaria, sia per la gestione operativa delle infrastrutture che per gli investimenti; tale rafforzamento presuppone l'attuazione di una struttura di gestione per ogni corridoio;
- maggiore affidabilità delle capacità di infrastruttura assegnate al trasporto merci ferroviario su questi corridoi;

- promozione di un maggiore coordinamento tra la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e la gestione dei terminali merci (porti marittimi e interni, scali di smistamento,...);
- accesso non discriminatorio di tutti gli operatori a tali corridoi.

3. OSSERVAZIONI GENERALI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

La posizione adottata dal Consiglio in prima lettura accoglie i principi essenziali della proposta iniziale della Commissione. Ne risultano tuttavia indeboliti alcuni punti, riguardanti in particolare la selezione dei corridoi, la collaborazione tra gestori di infrastruttura e la priorità assegnata al trasporto merci.

Altri punti sono stati invece soppressi, come le disposizioni relative ai richiedenti autorizzati e all'obbligo di utilizzare gli sportelli unici per le domande di tracce internazionali.

Nonostante queste modifiche la Commissione ritiene che la posizione del Consiglio in prima lettura continui a rispondere agli obiettivi della sua proposta iniziale.

4. OSSERVAZIONI DETTAGLIATE SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

4.1. Principali modifiche della proposta della Commissione

– La selezione dei corridoi ferroviari merci (articolo 3)

La proposta iniziale della Commissione prevede la creazione di 1-3 corridoi per Stato membro, selezionati in base alle proposte giustificate degli Stati membri interessati e dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria. Il Consiglio propone un approccio in due fasi: una prima serie di corridoi è selezionata secondo la procedura di codecisione, è inserita nell'allegato del regolamento ed è stabilita entro tre anni dall'adozione del regolamento stesso; altri corridoi (almeno uno per Stato membro) sono selezionati in base alle proposte giustificate presentate dagli Stati membri.

Mentre l'obiettivo della proposta è la creazione di corridoi rispondenti al fabbisogno del mercato, la prima serie di corridoi è definita in base a considerazioni politiche. Si tratta di un approccio politico che contrasta con l'obiettivo primario della proposta legislativa, ossia incoraggiare il miglioramento della gestione dell'infrastruttura a livello transnazionale, che è diverso dall'obiettivo di costruire infrastrutture nuove.

– Gestione dei corridoi (articolo 7)

Secondo la proposta iniziale la gestione si basa soprattutto sull'intervento dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria attraverso la creazione di un organo di gestione con statuto di soggetto giuridico indipendente e con un direttore. Il Consiglio ha voluto alleggerire la struttura di tale organo (non è più previsto né il direttore né il soggetto giuridico indipendente) e, in base all'esperienza in corso con alcuni corridoi ERTMS, ha inteso inserire una supervisione degli Stati attraverso la creazione di un organo esecutivo composto di loro rappresentanti.

La Commissione può accogliere l'aggiunta di questa supervisione nella misura in cui non sia rimessa in discussione l'indipendenza della gestione da parte dei gestori dell'infrastruttura.

– Sportello unico (articolo 12)

La proposta iniziale prevede che le domande di tracce internazionali debbano essere presentate ad uno sportello unico per il corridoio. La posizione del Consiglio in prima lettura rende facoltativo il ricorso a tale sportello unico. La Commissione può accettare tale modifica.

– Assegnazione di capacità per i treni merci (articolo 13)

Questo è l'articolo centrale del regolamento. La proposta mira infatti a garantire che i treni merci dispongano di capacità affidabili e supplementari attraverso la definizione di una procedura idonea a rispondere ai fabbisogni degli utenti. La domanda di capacità per i treni merci dipende dal fabbisogno del mercato e non può essere prestabilita in modo rigido con un anno di anticipo come nel caso dei treni passeggeri.

Per questo la Commissione aveva proposto di prevedere una pre-assegnazione delle capacità da utilizzare nella fase di definizione degli orari annuali e una riserva di capacità da conservare all'interno degli orari annuali in modo da poter rispondere a eventuali richieste di tracce ad hoc per i treni merci.

Pur avendo seguito la proposta della Commissione rendendola anzi più operativa (attraverso la definizione di tracce prestabilite), il Consiglio intende limitare l'impatto della suddetta pre-assegnazione e della riserva di capacità introducendo un rinvio alle esigenze del traffico passeggeri.

– Regole di priorità in caso di incidenti (articolo 15)

La proposta della Commissione prevede che un treno puntuale possa rimanerlo in caso di perturbazione del traffico. La posizione del Consiglio in prima lettura propone la necessità di "*ridurre al minimo il tempo del recupero complessivo sulla rete*" (A) "*tenendo conto delle esigenze di tutti i tipi di trasporto*" (B).

L'aggiunta del Consiglio (parte A) è ridondante rispetto alla direttiva 2001/14/CE. La parte B non costituisce una disposizione legislativa sufficientemente chiara e facilmente comprensibile e potrebbe dare adito ad interpretazioni in contrasto con gli obiettivi del regolamento.

– Modifica dell'elenco dei criteri per la creazione o la modifica di corridoi

La proposta della Commissione e l'accordo politico del 11 giugno 2009 prevedevano la possibilità di modificare l'elenco dei criteri, figurante nell'allegato II, secondo la procedura dei comitati (procedura di regolamentazione con controllo, PRCC).

In seguito all'entrata in vigore del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la procedura dei comitati (comitatologia) è stata sostituita dagli atti delegati. Al riguardo la Commissione prende posizione come segue:

- inquadramento dei poteri della Commissione: il Consiglio ha voluto inquadrare i poteri della Commissione, per quanto riguarda gli atti delegati, imponendole di rispettare la legislazione secondaria e tenendo conto di elementi importanti della politica ferroviaria.

Questa aggiunta del Consiglio non riflette le disposizioni in materia di atti delegati; inoltre, l'aggiunta è ridondante perché va da sé che la Commissione, in quanto custode dei trattati, deve rispettare la legislazione secondaria;

- esercizio della delega e obiezione agli atti delegati: in conformità alla propria comunicazione relativa all'applicazione dell'articolo 290 del TFUE e in base all'analisi delle misure specifiche previste nella posizione del Consiglio, e visto inoltre il diritto di revoca previsto nel testo del Consiglio, la Commissione preferisce la delega di poteri per un periodo indeterminato, ma può accettare l'approccio del Consiglio (5 anni con tacito rinnovo). La Commissione deplora inoltre che il Consiglio, in prima lettura, abbia introdotto un termine di opposizione di tre mesi per sé medesimo e per il Parlamento. La Commissione preferisce un termine di opposizione di due mesi, prorogabile di un mese su iniziativa del Consiglio o del Parlamento. Ciò contribuirebbe a una maggiore efficienza delle procedure, fermo restando il principio di un periodo complessivo di tre mesi;
- consultazione di esperti: la Commissione ha preso atto del considerando che impone la consultazione di esperti nella fase preparatoria degli atti delegati. La Commissione ritiene che i gruppi di esperti non possano avere un ruolo istituzionale formale. Per questo motivo nel testo dell'atto di base non può essere inserito un considerando di questo tenore. Anche in questo contesto la Commissione si richiama alla propria comunicazione del 9 dicembre 2009.

4.2. Emendamenti del Parlamento europeo accolti in tutto o in parte nella posizione del Consiglio in prima lettura

– Gestione dei corridoi

La gestione dei corridoi poggia su due organi: il comitato di gestione, composto di rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura, e il comitato esecutivo, composto di rappresentanti degli Stati membri (emendamento 31). La proposta iniziale della Commissione prevedeva un solo organo composto di rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

Un rafforzamento della supervisione degli Stati membri è possibile purché non rimetta in discussione l'indipendenza della gestione da parte dei gestori dell'infrastruttura.

– Regole relative alla gestione del traffico

Sia il Parlamento europeo (emendamento 62) che il Consiglio hanno allentato le norme di gestione del traffico in caso di perturbazione. La Commissione può accettare che la norma secondo cui "un treno merci puntuale resti puntuale" si applichi "nella misura del possibile" e non sistematicamente.

Non può invece accettare che tale norma non si applichi nelle ore di punta, ossia proprio nei periodi della giornata in cui può essere attivata. Considera peraltro che l'obiettivo del ritorno più rapido possibile alla situazione prevista figura già nella legislazione in vigore e che pertanto il suo inserimento in questo testo sia inutile.

4.3. Emendamenti del Parlamento europeo approvati dalla Commissione e non recepiti nella posizione del Consiglio in prima lettura

– Assegnazione delle capacità

Gli emendamenti del Parlamento europeo in materia (emendamenti 52 e 54-58, in particolare) non modificano nella sostanza la proposta iniziale della Commissione. La posizione del Consiglio in prima lettura contiene invece riferimenti al trasporto passeggeri che creano confusione nel messaggio e non appaiono appropriati per una legislazione mirante a fornire maggiori garanzie ai treni merci.

– Selezione dei corridoi

La posizione del Consiglio in prima lettura differisce dalla posizione del Parlamento europeo, in quanto introduce un elenco di corridoi in un allegato da approvare secondo la procedura di codecisione.

5. CONCLUSIONE

La Commissione ritiene che la posizione del Consiglio adottata in prima lettura all'unanimità, nonostante un approccio troppo politico e non sufficientemente orientato al fabbisogno reale

del mercato e nonostante una certa mancanza di ambizione in termini di garanzie supplementari offerte dall'infrastruttura ai treni merci, possa contribuire agli obiettivi generali della propria proposta.

La Commissione esprime le proprie riserve sul quadro introdotto dal Consiglio riguardo al ricorso agli atti delegati da parte della Commissione, come specificato nell'articolo 4, paragrafo 8.

La Commissione può pertanto accettare la posizione del Consiglio in prima lettura.