



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 18 giugno 2010 (28.06)
(OR. en)**

10961/10

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

**CODEC 550
TRANS 159**

NOTA

del:	Segretariato generale
al:	Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo – Risultati della seconda lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 14 - 17 giugno 2010)

I. INTRODUZIONE

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 294 del TFUE e alla dichiarazione comune sulle modalità pratiche della procedura di codecisione¹, hanno avuto luogo vari contatti informali tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in questione, evitando in tal modo di dover ricorrere ad una seconda lettura e alla procedura di conciliazione.

In questo contesto la relatrice, Marian-Jean MARINESCU (RO - PPE), ha presentato a nome dei gruppi politici PPE, S&D, ALDE e CRE un unico emendamento di compromesso (emendamento 83rev) alla posizione del Consiglio in prima lettura. Detto emendamento era stato concordato durante i contatti informali di cui sopra.

¹ GU C 145 del 30.6.2007, pag. 5.

II. VOTAZIONE

Nella votazione del 15 giugno 2010, la plenaria ha adottato l'unico emendamento di compromesso (emendamento 83rev) alla posizione del Consiglio in prima lettura. Non sono stati adottati altri emendamenti. L'emendamento adottato corrisponde a quanto convenuto fra le tre istituzioni e dovrebbe quindi essere accettabile per il Consiglio. Di conseguenza, previo esame del testo da parte dei giuristi-linguisti¹, il Consiglio dovrebbe essere in grado di adottare l'atto legislativo.

Il testo dell'emendamento adottato e la risoluzione legislativa del Parlamento europeo figurano nell'allegato della presente nota. L'emendamento è presentato sotto forma di testo consolidato in cui le parti aggiunte sono evidenziate in *neretto e corsivo*, le soppressioni sono indicate dal simbolo "■" e le modifiche di tipo linguistico o formale dal simbolo "||".

¹ Per preparare la riunione dei giuristi-linguisti con gli esperti nazionali, le delegazioni che avessero osservazioni di carattere giuridico-linguistico possono comunicarle alla segreteria della direzione "Qualità della legislazione" del Consiglio (secretariat.jl-codecision@consilium.europa.eu) entro il 1° luglio 2010.

Rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo *II**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 15 giugno 2010 sulla 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 (11069/5/2009 – C7-0043/2010 – 2008/0247(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione del Consiglio in prima lettura (11069/5/2009 – C7–0043/2010),
- vista la proposta della Commissione al Parlamento e al Consiglio (COM(2008)0852),
- visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 71, paragrafo 1, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6–0509/2008),
- vista la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio intitolata "Ripercussioni dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona sulle procedure decisionali interistituzionali in corso" (COM(2009)0665),
- vista la sua posizione in prima lettura¹,
- visti l'articolo 294, paragrafo 7, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,
- visto il parere del Comitato delle regioni³,
- visto l'articolo 66 del suo regolamento,
- vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A7–0162/2010),

1. adotta la posizione in seconda lettura figurante in appresso;
2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio, alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ Testi approvati, del 23.4.2009, P6_TA(2009)0285.

² GU C 317 del 23.12.2009, pag. 94.

³ GU C 79 del 27.3.2010, pag. 45.

Posizione del Parlamento europeo in seconda lettura il 15 giugno 2010 in vista dell'adozione del regolamento (UE) n. .../2010 del Parlamento europeo e del Consiglio 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 europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,
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 comunitarie⁴ e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria,

¹ GU C 317 del 23.12.2009, pag. 94.

² GU C 79 del 27.3.2010, pag. 45.

³ Parere del Parlamento europeo del 23 aprile 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione del Consiglio del 22 febbraio 2010 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Parlamento europeo del 15 giugno 2010.

⁴ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria¹, 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.
- (4) ***Se da un lato*** l'apertura del mercato del trasporto merci per ferrovia ha permesso l'accesso di nuovi operatori alla rete del trasporto per ferrovia, ***dall'altro i meccanismi di mercato non sono stati e non sono a tutt'oggi sufficienti per organizzare, disciplinare e rendere sicuro il traffico merci su rotaia***. 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.

I

- (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 creazione 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.

¹ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

Tali atti rimangono in vigore anche per quanto riguarda le disposizioni che disciplinano i corridoi merci ■ .

- (8) *La creazione di un corridoio merci dovrebbe tenere conto, se del caso, della necessità di migliori interconnessioni con le infrastrutture ferroviarie di paesi terzi.*
- (9) *La progettazione di corridoi merci dovrebbe essere finalizzata a garantirne la continuità interna, attivando le interconnessioni necessarie tra le diverse 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 dell'Unione regole armonizzate relative a tali corridoi merci. Occorre 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 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.

- (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 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.
- (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 *come pure, eventualmente, fra gli Stati membri e i paesi terzi*, e pianificarli, *purché economicamente sostenibili*, 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.
- (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 fra i fornitori di servizi di trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio merci, i richiedenti diversi dalle imprese ferroviarie o dalle loro associazioni dovrebbero essere in grado di richiedere capacità di infrastruttura lungo il corridoio 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 delle varie reti comprese nel corridoio merci.
- (26) 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.

- (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 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, 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 un funzionamento più efficiente possibile dei corridoi merci. A tal fine, parallelamente agli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature tecniche come l'ERTMS, occorre adottare misure operative intese a potenziare la capacità e l'efficienza del trasporto merci su ferrovia.*
- (31) **■** *L'esecuzione delle norme sulla creazione 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 creazione di corridoi merci in base ai criteri previsti dal regolamento; è pertanto opportuno che l'esecuzione sia affidata alla Commissione. Ai sensi dell'articolo 291 del TFUE, 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 del nuovo regolamento, resta in vigore la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹, ***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 nell'ottica della realizzazione*** di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Esso stabilisce le regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione dei corridoi merci, ***nonché per la relativa pianificazione degli investimenti.***
2. Il presente regolamento si applica alla gestione e all'uso dell'infrastruttura ferroviaria ***compresa*** nei corridoi merci.

Articolo 2

Definizioni

¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

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 ferroviaria-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, ai sensi dell'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 I **rendono operativi** entro **le date ivi indicate** i corridoi merci **■** elencati in detto allegato. Gli Stati membri interessati informano la Commissione della realizzazione dei corridoi merci.

Articolo 4

Criteria per i corridoi merci

La selezione di altri 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 ferroviari serviti dal corridoio è superiore a 500 chilometri;**
- b) la coerenza del corridoio merci con la RTE-T, i corridoi ERTMS e/o i corridoi definiti da RailNetEurope (RNE);**
- c) l'integrazione dei progetti prioritari della rete RTE-T¹ nel corridoio merci;**
- d) l'equilibrio fra costi e benefici socioeconomici risultanti dalla realizzazione del corridoio merci;**
- e) la reciproca 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;**

¹ 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).

- g) *ove applicabile, una migliore interconnessione tra gli Stati membri e i paesi terzi limitrofi;*
- h) *l'interesse dei richiedenti per il corridoio merci;*
- i) *l'esistenza di buone interconnessioni con le altre modalità di trasporto, soprattutto mediante una rete adeguata di terminali, tra cui i porti marittimi e di navigazione interna.*

Articolo 5

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, ***previa presentazione di un'analisi socioeconomica***, 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 proposta di realizzare un corridoio merci è avanzata dagli Stati membri interessati. A tal fine, inviano di concerto alla Commissione una lettera d'intenti recante una proposta elaborata*** previa consultazione dei gestori dell'infrastruttura e richiedenti interessati e tenuto conto dei criteri di cui all'***articolo 4***.
- Per adempiere all'obbligo di cui ai paragrafi 1 e 2, gli Stati membri interessati trasmettono di concerto una lettera di intenti entro il ... * .***
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 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 dei 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.

* ***GU inserire la data corrispondente a due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.***

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. ***Gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura interessati da un corridoio merci cooperano in seno ai comitati di cui ai paragrafi 1 e 3 del presente articolo, al fine di garantire lo sviluppo del corridoio merci conformemente al suo piano di attuazione.***
3. 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 9, 10, 11 e 12**, all'articolo 13, paragrafo 1, all'articolo 14, **paragrafi 1, 2, 6 e 8**, **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.

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 e 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).**
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 del caso, porti marittimi e della navigazione interna**. 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. ■ 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 quale agisce da mediatore e comunica tempestivamente agli interessati la propria posizione. La decisione finale spetta tuttavia al comitato di gestione.**
8. **Il comitato di gestione istituisce un gruppo consultivo composto da imprese ferroviarie interessate ad utilizzare il corridoio merci. Il gruppo consultivo può emettere un parere su qualsiasi proposta presentata dal comitato di gestione che abbia incidenze su tali imprese. Il gruppo consultivo può altresì emettere pareri di propria iniziativa, di cui il comitato di gestione tiene conto.**

9. ***Il comitato di gestione provvede al coordinamento, in base ai piani nazionali ed europei di installazione, dell'impiego delle applicazioni informatiche interoperabili o di soluzioni alternative che si renderanno 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. ***Entro e 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. ***Lo studio esamina eventualmente anche i costi e i benefici socioeconomici 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 tali corridoi.***
5. ***Se del caso, il comitato di gestione adotta misure ai fini della cooperazione con le amministrazioni regionali e/o locali riguardo all'attuazione del piano in oggetto.***

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 investimenti infrastrutturali indicativi a lungo e medio 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. 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, **eliminando altresì le strozzature individuate**. Il piano può fondarsi sull'aumento della lunghezza, del profilo di carico, **della gestione della velocità, 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 un calendario idonei, la **propria** 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

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* lo "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. Assegna la capacità conformemente alle disposizioni in materia di assegnazione di capacità di cui alla direttiva 2001/14/CE. Esso notifica senza indugio i gestori dell'infrastruttura competenti in merito a tali domande e alla decisione presa.*
4. *Per qualsiasi richiesta di capacità di infrastruttura che non possa essere soddisfatta a norma del paragrafo 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 *e comunicano la 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 verificatisi.* 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 nel corridoio merci **ai sensi dell'**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. **Tali gestori 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 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. ■ Tali tracce 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 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 **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 assegnate ma che alla fine non sono utilizzate. Il livello di tale tariffa è adeguato, efficace e tale da avere un effetto dissuasivo.***
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 ***ai sensi 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.***
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.
9. 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 dalle associazioni internazionali di cui fanno parte, quali i caricatori, gli spedizionieri e gli 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 questa traccia ferroviaria per il trasporto di merci nel corridoio merci, i richiedenti in questione incaricano un'impresa ferroviaria di stipulare un contratto con il gestore dell'infrastruttura, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 1991/440/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 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 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 13, 14, 15, 16 e 17*; e
- d) il piano di attuazione.

Articolo 19

Qualità del servizio nel corridoio merci

1. ***Il comitato di gestione*** del corridoio merci ***promuove*** la compatibilità fra i sistemi di prestazioni ***in vigore lungo il corridoio merci, come previsto*** 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 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 le proprie 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 ...* 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.

* GU inserire la data corrispondente a cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 25

Entrata in vigore

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

Articolo 26

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

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

ALLEGATO I

Elenco dei *primi* corridoi merci

Stati membri	Tracciati principali ¹	Istituzione dei corridoi merci
1. NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Anversa/Rotterdam-Duisburg-[Basilea]-Milano-Genova	<i>Corridoio merci da istituire tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.</i>
2. NL, BE, FR, LU	Rotterdam-Anversa-Lussemburgo-Metz-Digione-Lione/[Basilea]	<i>Corridoio merci da istituire tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.</i>
3. SE, DK, DE, AT, IT	Stoccolma-Malmö-Copenaghen-Amburgo-Innsbruck-Verona-Palermo	<i>Corridoio merci da istituire cinque anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.</i>
4. PT, ES, FR	Sines-Lisbona/Leixões - Madrid- Medina del Campo/Bilbao /San Sebastian- Irun -Bordeaux-Parigi/ Le Havre /Metz	<i>Corridoio merci da istituire tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.</i>
5. PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Sines-Elvas/Algeciras Gdynia -Katowice-Ostrava/Zilina- Bratislava /Vienna- Klagenfurt - Udine- Venezia / Trieste/ ■ / - Bologna/Ravenna	<i>Corridoio merci da istituire cinque anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.</i>

¹ "/" 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 base.*

		<i>/Graz-Maribor-Ljubiana-Koper/Trieste</i>	
--	--	---	--

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)	<i>Corridoio merci da istituire tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.</i>
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	- Bucharest-Costanza Praga-Vienna/Bratislava-Budapest - Vidin-Sofia-Salonicco-Atene	<i>Corridoio merci da istituire tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.</i>
8.	DE, NL, BE, PL, LT,	Bremerhaven/Rotterdam/Anversa-Aquisgrana/ Berlino-Varsavia-Terespol (confine tra Polonia e Bielorussia)/Kaunas	<i>Corridoio merci da istituire cinque anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.</i>
9.	CZ, SK	Praga-Horní Lideč-Žilina-Košice-Čierna nad Tisou- (confine tra Slovacchia e Ucraina)	<i>Corridoio merci da istituire tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.</i>