



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

Bruxelles, 9 settembre 2009 (10.09)

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

**12161/1/09
REV 1**

**TRANS 286
CODEC 989**

RISULTATI DEI LAVORI

del: Segretariato generale del Consiglio

alle: delegazioni

n. doc. prec.: 11089/09 TRANS 252 CODEC 852

n. prop. Com.: 17324/08 TRANS 485 CODEC 1860

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

Si allega per le delegazioni una versione riveduta dell'accordo politico e il testo concordato dei considerando della proposta di regolamento in oggetto, compreso il riferimento alla base giuridica (pag. 2).

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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 che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴,

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ Parere del Parlamento europeo del ..., posizione comune del Consiglio del ...

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ambito della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione e della strategia per lo sviluppo sostenibile della Comunità, 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 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁵ 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 e alla certificazione di sicurezza⁶ 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, 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 deve corrispondere effettivamente agli impegni contrattuali sottoscritti con gli operatori ferroviari.
- (3bis) L'apertura del mercato del trasporto merci per ferrovia ha permesso l'accesso di nuovi operatori alla rete. Per usare al meglio la rete e assicurarne l'affidabilità è utile introdurre ulteriori procedure volte a rafforzare la cooperazione sulla ripartizione delle tracce internazionali per i treni merci tra i gestori dell'infrastruttura.

⁵ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

⁶ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

- (4) Il Consiglio dei ministri del 7 e 8 aprile 2008 è giunto alla conclusione che occorre favorire l'uso efficace 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 testi legislativi.
- (5) Viste queste premesse, la realizzazione di corridoi ferroviari internazionali per una rete di trasporto merci competitiva 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 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.
- (6bis) Nessuna disposizione del presente regolamento deve essere interpretata in modo da pregiudicare il pieno rispetto dei diritti e degli obblighi dei gestori dell'infrastruttura a norma della direttiva 91/440 e della direttiva 2001/14 e, ove pertinente, degli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2 della direttiva 2001/14/CE. Al contrario, tali atti rimangono impregiudicati 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.
- (7) La realizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo dovrebbe essere coerente con la rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e/o con i corridoi del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). A tal fine, è necessario garantire lo sviluppo coordinato delle reti, in particolare l'integrazione dei corridoi internazionali per il trasporto ferroviario delle merci nella rete TEN-T esistente e nei corridoi ERTMS. Inoltre, occorre stabilire a livello comunitario regole armonizzate relative a tali corridoi merci. Se necessario, la realizzazione di questi corridoi deve essere sostenuta finanziariamente nel quadro dei programmi TEN-T, Marco Polo e di ricerca e di altre politiche e fondi comunitari, quali il Fondo europeo di sviluppo regionale o il Fondo di coesione.

- (8) 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 un numero sufficiente di collegamenti efficaci con gli altri modi di trasporto e stabilire condizioni propizie allo sviluppo della concorrenza tra i fornitori di trasporto merci per ferrovia.
- (9) Oltre ai corridoi merci istituiti conformemente all'allegato I del presente regolamento, la creazione di altri corridoi merci deve essere esaminata e approvata a livello comunitario secondo una procedura e criteri trasparenti e 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 es. ERTMS, la rete RNE e i corridoi TEN-T, e adottare misure adeguate alle esigenze specifiche.
- (10) Per incentivare il coordinamento fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura occorre istituire una struttura di gestione appropriata per ciascun corridoio, tenendo conto della necessità di evitare doppioni con strutture analoghe già in essere.
- (11) Per rispondere alle esigenze del mercato, le modalità di creazione di un corridoio merci devono essere presentate in un piano di attuazione che deve comprendere l'identificazione e il calendario della realizzazione delle azioni suscettibili di migliorare le prestazioni del trasporto merci per ferrovia. Inoltre, per garantire che le azioni previste o attuate per la creazione di un corridoio merci rispondano alle esigenze o alle aspettative di tutti gli utenti interessati, i richiedenti che si prevede ne faranno uso devono essere consultati periodicamente, secondo procedure definite dal comitato di gestione.

(11bis) Lo sviluppo di terminali per il trasporto merci intermodale deve essere considerato necessario per sostenere la realizzazione di corridoi merci ferroviari nella Comunità.

- (12) Per assicurare la coerenza e la continuità delle capacità di infrastruttura disponibili lungo il corridoio merci, occorre coordinare e pianificare gli investimenti a favore del corridoio fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura interessati secondo una logica che risponda alle esigenze del corridoio stesso. Il programma di realizzazione deve essere pubblicato per informare i candidati che potrebbero operare lungo il corridoio. Gli investimenti devono includere progetti di intervento relativi allo sviluppo di sistemi interoperabili e all'aumento della capacità dei treni.
- (13) Per le stesse ragioni, tutti i lavori sull'infrastruttura e relative attrezzature che limitino la capacità disponibile del corridoio merci devono essere coordinati a livello del corridoio stesso ed essere oggetto di pubblicazioni aggiornate.
- (14) [...]
- (15) [...]
- (16) Per 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 RailNetEurope, un organismo che costituisce uno strumento di coordinamento dei gestori dell'infrastruttura e fornisce vari servizi agli operatori del trasporto merci internazionale.
- (17) [...]
- (17bis) La gestione dei corridoi merci deve altresì comprendere una procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura per i treni merci internazionali che circolano su tali corridoi. Detta procedura deve riconoscere l'esigenza di capacità di altri tipi di trasporto, compreso il trasporto passeggeri.

- (17ter) Per assicurare un uso più efficiente dell'infrastruttura ferroviaria è necessario coordinare la gestione di tale infrastruttura e dei terminali strategici situati lungo il corridoio.
- (17quater) Le regole di priorità possono anche coincidere con gli obiettivi prioritari, secondo la situazione dei rispettivi Stati membri.
- (18) In caso di perturbazione, i treni merci che circolano sul corridoio merci devono poter beneficiare, per quanto possibile, di puntualità sufficiente rispetto alle esigenze di tutti i tipi di trasporto.
- (19) [...]
- (19bis) Per valutare obiettivamente i benefici delle misure volte a realizzare il corridoio merci occorre controllare le prestazioni dei servizi merci per ferrovia e pubblicare periodicamente relazioni sulla qualità del servizio lungo il corridoio in questione. La valutazione delle prestazioni deve comprendere i risultati delle indagini sulla soddisfazione degli utenti del corridoio merci.
- (20) Per assicurare un accesso non discriminatorio ai servizi ferroviari internazionali occorre provvedere a un buon coordinamento fra gli organi di controllo del traffico ferroviario ripartiti sulle varie reti del corridoio merci.
- (21) Per agevolare l'accesso alle informazioni sull'uso delle principali infrastrutture del corridoio merci e assicurare un accesso non discriminatorio, il comitato di gestione deve redigere, aggiornare periodicamente e rendere pubblico un prospetto che raccoglie tutte le informazioni pertinenti.
- (22) [...]
- (23) [...]

- (24) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia 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 essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità sancito dallo stesso articolo.
- (25) Per il coordinamento degli investimenti e la gestione delle capacità e del traffico occorrono regole eque, fondate su una cooperazione fra i gestori dell'infrastruttura che devono fornire un servizio di qualità agli operatori del trasporto merci nel contesto di un corridoio ferroviario internazionale.
- (25bis) Poiché i treni internazionali devono percorrere itinerari che combinano vari corridoi, nella definizione di cui al presente regolamento, i gestori dell'infrastruttura di vari corridoi possono anche coordinarsi 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.
- (26) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento devono essere adottate in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.
- (27) In particolare, occorre conferire alla Commissione il potere di stabilire le condizioni e i criteri necessari per l'attuazione del presente regolamento. Tali misure, di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a integrarlo con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

ASPETTI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto ferroviario di merci competitivo. 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. Oltre alle definizioni cui rimanda il paragrafo 1, si intende per:

- a) "corridoio merci", l'insieme delle linee ferroviarie designate negli Stati membri e, ove opportuno, in paesi terzi europei, che collegano terminali lungo il tracciato principale del corridoio merci; tale insieme comprende le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature, gli scali di smistamento e di formazione e, laddove necessario, tracciati alternativi;
- b) "piano di attuazione", il documento che presenta la strategia, le azioni e i mezzi che le parti interessate intendono attuare per sviluppare, nel corso di un determinato periodo, le attività 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 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, laddove 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 tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, i corridoi merci lungo i tracciati principali elencati nel medesimo allegato. Detti Stati membri informano la Commissione della realizzazione dei corridoi merci.
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 cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

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, secondo il disposto del paragrafo 1, o al prolungamento del corridoio esistente, per consentire a uno Stato membro limitrofo di assolvere l'obbligo che gli incombe a norma di tale paragrafo.

3. Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 91/440/CE, lo Stato membro che 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, non è tenuto alla partecipazione di cui ai paragrafi 1 e 2, fatta salva una decisione della Commissione che delibera conformemente alla procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2.
4. Uno Stato membro non è tenuto alla partecipazione di cui ai paragrafi 1 e 2 se dispone di una rete ferroviaria con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità.
5. Per assolvere l'obbligo previsto ai paragrafi 1 e 2, entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento gli Stati membri interessati propongono di concerto con la Commissione, previa consultazione dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti interessati e tenuto conto dei criteri di cui all'allegato II, la realizzazione di corridoi merci.
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 18, paragrafo 3, adotta una decisione sulla loro conformità al presente articolo entro nove mesi dalla presentazione della rispettiva proposta.
7. Gli Stati membri interessati realizzano il corridoio merci entro tre anni dalla decisione della Commissione di cui al paragrafo 6.
8. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, concernenti l'adeguamento dell'allegato II, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 18, paragrafo 4.

Articolo 5

Modifica dei corridoi merci

1. I corridoi merci di cui agli articoli 3 e 4 possono essere modificati su proposta concertata 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 18, 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 che riguarda l'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 18. 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 19. Il comitato esecutivo è composto di rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati.
2. I gestori dell'infrastruttura e, ove pertinente, gli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2 della direttiva 2001/14/CE interessati istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato di gestione incaricato di adottare le misure espressamente previste al paragrafo 6, agli articoli 8 e 10, all'articolo 12, paragrafo 1, all'articolo 13, paragrafi 2, 5 e 6, all'articolo 14 bis, paragrafo 1, all'articolo 15 e all'articolo 16, paragrafi 2 e 3. Il comitato di gestione è composto dei rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

3. Il comitato esecutivo decide di comune accordo fra i rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati.
4. Il comitato di gestione decide, anche 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/CE.
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. Può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di detti pareri.

Articolo 8

Misure di attuazione del 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;
 - 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 in conformità delle disposizioni di cui all'articolo 16;

- d) il piano di investimento di cui all'articolo 10;
 - e) le misure di attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 11 a 16.
2. Il comitato di gestione riesamina periodicamente il piano di attuazione tenendo conto dell'evoluzione dell'attuazione, del mercato del trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio e delle prestazioni misurate in funzione degli 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 al trasporto sia merci che 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 determinati meccanismi di consultazione per favorire una partecipazione adeguata dei richiedenti che si prevede utilizzeranno il corridoio merci. Provvede, in particolare, a 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 di investimento 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 esistenti 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/CE⁷. Il piano si basa sull'analisi del rapporto fra i costi e i benefici dell'installazione di sistemi interoperabili;
 - c) un piano relativo alla gestione della capacità dei treni merci in circolazione 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;
 - d) ove pertinente, i riferimenti al contributo comunitario previsto a titolo di programmi di finanziamento comunitari.
2. L'applicazione del presente articolo lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri riguardo alla pianificazione e al finanziamento delle infrastrutture ferroviarie.

⁷ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

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 potrebbero limitare la capacità disponibile lungo il 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 (di seguito "sportello unico").
2. Lo sportello unico fornisce altresì informazioni di base sull'assegnazione della capacità di infrastruttura, comprese le informazioni di cui all'articolo 15.
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 alla domanda in conformità all'articolo 13 e al capo III della direttiva 2001/14.
4. Le attività dello sportello unico sono esercitate in condizioni trasparenti e non discriminatorie. Sono sottoposte al controllo degli organismi di regolamentazione in conformità dell'articolo 17.

Articolo 13

Capacità assegnata ai treni merci

1. Gli Stati membri cooperano per definire il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo il 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, 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, i gestori dell'infrastruttura del corridoio merci determinano e organizzano di concerto tracce 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. Le 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 vari corridoi merci possono, se necessario, coordinare tracce internazionali prestabilite che offrono capacità lungo i corridoi merci in questione.
4. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci assegnano le tracce prestabilite prioritariamente ai treni merci che attraversano almeno una frontiera.

5. I gestori dell'infrastruttura determinano di concerto, se motivato dalla necessità del mercato e dalla valutazione di cui al paragrafo 2, 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 inferiore a 90 giorni.

La capacità di riserva è determinata sulla scorta della valutazione menzionata al paragrafo 2. Siffatta capacità di riserva è comunicata 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 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 di qualità e affidabilità equivalenti, che il richiedente ha diritto di accettare o rifiutare. Il presente paragrafo lascia impregiudicati eventuali diritti del richiedente in virtù dell'accordo di cui all'articolo 19, paragrafo 1 della direttiva 2001/14.
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, 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 13

Richiedenti autorizzati

[.....]

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. I gestori dell'infrastruttura del corridoio merci possono istituire procedure di coordinamento della gestione del traffico lungo vari 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 14 bis

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 i principi di cui al paragrafo 1. Le 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 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 15

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 nei prospetti informativi delle reti nazionali che riguardano il corridoio merci, elaborati conformemente alla procedura di cui all'articolo 3 della direttiva 2001/14/CE;
- b) l'elenco e le caratteristiche dei terminali, in particolare informazioni riguardanti le condizioni e modalità di accesso;
- c) le informazioni concernenti le procedure di cui all'articolo 13, paragrafo 8 e all'articolo 14, paragrafo 2;
- d) il piano di attuazione.

Articolo 16

Qualità del servizio lungo il 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 lungo il corridoio merci e pubblica i risultati del monitoraggio una volta all'anno.

3. Il comitato di gestione organizza un'indagine sulla soddisfazione degli utenti del corridoio merci e ne pubblica i risultati una volta all'anno.

Articolo 17

Organismi di regolamentazione

1. Gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE cooperano per monitorare la concorrenza nel corridoio merci. Assicurano in particolare l'accesso non discriminatorio al corridoio e fungono da organismo cui presentare i reclami ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 2 della direttiva 2001/14/CE. Essi si scambiano le necessarie informazioni ottenute dai gestori dell'infrastruttura e da altri soggetti pertinenti.
2. L'organismo di regolamentazione, in caso di reclamo presentatogli da un richiedente in materia di servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia o nell'ambito di un'indagine avviata di propria iniziativa, consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia 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 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 richieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui è ubicato il rappresentante associato. Detto organismo di regolamentazione è abilitato a trasferire agli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 2 tali informazioni sulla traccia internazionale in questione.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 18

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 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 dell'articolo 8 della stessa. Il termine di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.
4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 19

Controllo dell'applicazione

A partire dalla realizzazione di un corridoio merci, il comitato esecutivo presenta ogni due anni alla Commissione i risultati relativi all'applicazione del corridoio in questione. La Commissione analizza il fascicolo e ne informa il comitato di cui all'articolo 18.

Articolo 20

Relazione

La Commissione esamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento. Elabora una relazione destinata al Parlamento europeo e al Consiglio, la prima volta entro cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento e successivamente ogni tre anni.

Articolo 21

Disposizioni transitorie

L'obbligo di applicazione del presente regolamento non si applica alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del rispettivo territorio.

Articolo 22

Entrata in vigore

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

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

ALLEGATO I

Elenco dei tracciati principali dei corridoi merci

	<i>Stati membri</i>	<i>Tracciati principali</i> ⁸
1.	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge - Anversa/Rotterdam- -Duisburg-[<i>Basilea</i>]-Milano- Genova
2.	NL, BE, FR, LU	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)
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	-Bucarest-Costanza Praga-Vienna/Bratislava-Budapest -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)

⁸ "/" indica tracciati alternativi.

ALLEGATO II

Criteria da considerare di cui agli articoli 4 e 5

- a) Coerenza del corridoio merci con la TEN-T, i corridoi ERTMS e/o i corridoi istituiti da RailNetEurope
- b) Integrazione dei progetti prioritari della TEN-T⁹ nel corridoio merci
- c) Fatto che il corridoio merci attraversi il territorio di 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 causati o 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) Presenza di una buona interconnessione con gli altri modi di trasporto, soprattutto grazie a una rete adeguata di terminali, anche nei porti marittimi e interni
- h) Ove applicabile, migliore interconnessione fra Stati membri e paesi terzi limitrofi

⁹ Cfr. allegato III della decisione n. 1692/96/CE.