



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 25 novembre 2013
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0302 (COD)**

**16096/13
ADD 2**

**CODEC 2546
TRANS 580
FIN 743
CADREFIN 301
POLGEN 218
REGIO 254
ENER 515
TELECOM 301
COMPET 812
MI 1014
ECO 201**

NOTA PUNTO "I/A"

Origine: Segretariato generale del Consiglio

Destinatario: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010
(prima lettura)
- Adozione dell'atto legislativo **(AL + D)**
= Dichiarazioni

Dichiarazione della Repubblica federale di Germania

L'armonizzazione dei corridoi merci è diventata un elemento dei negoziati nelle discussioni sul regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa.

La Germania desidera dichiarare ancora una volta di non essere generalmente contraria all'armonizzazione dei corridoi merci con altre strutture di corridoio.

In questo contesto la Germania ha esplicitamente sottolineato che le condizioni e le norme del regolamento (UE) n. 913/2010 che disciplina i corridoi esistenti devono applicarsi in caso di modifiche o prolungamento dei corridoi merci. La Germania ha anche rilevato l'assoluta necessità di tener conto dell'esperienza acquisita con i corridoi esistenti, i primi dei quali diventeranno operativi nel novembre 2013.

Con la presente dichiarazione, la Germania desidera ribadire la sua posizione. Le nostre preoccupazioni concernenti gli aspetti formali della procedura scelta non sono state dissipate.

Dichiarazione del Regno Unito

In generale, il Regno Unito sostiene lo sviluppo dei corridoi merci ferroviari qualora ciò avvenga conformemente ai meccanismi già in atto previsti dal regolamento sui corridoi merci ferroviari (913/2010), laddove vi sia in tal senso una giustificazione di mercato provata. Partecipiamo già a discussioni con altri Stati membri e la Commissione europea conformemente al suddetto regolamento per prolungare il corridoio 2 attraverso il Canale della Manica e fino a Londra. Questa decisione si basa su una solida analisi di mercato e dei benefici socioeconomici.

L'armonizzazione dei corridoi merci è diventata un elemento dei negoziati nelle discussioni sul regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa.

Tuttavia non riteniamo corretto utilizzare detto regolamento per proporre modifiche ai corridoi merci ferroviari o stabilire per gli stessi delle scadenze temporali. Questa impostazione aggira le procedure di approvazione garantite dalla normativa preesistente e non è stata concordata con i rispettivi Stati membri interessati, né è suffragata da un'analisi di mercato e dei benefici socioeconomici.

Riteniamo che i prolungamenti proposti per i corridoi merci ferroviari abbiano un impatto diretto sul territorio di uno Stato membro. Pertanto, il prolungamento proposto dovrebbe essere soggetto all'approvazione dello Stato membro interessato, come previsto dall'articolo 172, secondo comma del trattato.

Per il Regno Unito, questo significherebbe che l'inserimento di siti che prolungano oltre Londra il corridoio merci ferroviario richiede il nostro accordo. Non appoggiamo questo inserimento e Londra dovrebbe rimanere il punto finale dei corridoi merci ferroviari del Regno Unito.

Più in generale, riteniamo che i prolungamenti dei corridoi merci ferroviari debbano essere realizzati *solo* se suffragati da una positiva analisi dei benefici socioeconomici.

In definitiva, ci asteniamo sul regolamento che istituisce un meccanismo per collegare l'Europa.

Dichiarazione della Lettonia

La Lettonia sostiene gli obiettivi della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un meccanismo per collegare l'Europa e accoglie con favore i risultati complessivi delle discussioni su tale proposta.

Nel frattempo, la Lettonia mantiene le sue preoccupazioni concernenti la proposta di sostituire l'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (di seguito – il regolamento sui corridoi merci ferroviari).

La proposta di compromesso finale riguardante il prolungamento del corridoio merci ferroviario "Mare del Nord – Baltico", nel caso della Lettonia, per il periodo compreso tra il 10 novembre 2020 al più tardi e il completamento della linea ferroviaria baltica con scartamento nominale di 1435 mm, si applicherebbe a una linea ferroviaria con scartamento di 1520 mm. Senza una giustificazione basata su una solida analisi costi-benefici, la Lettonia mantiene dubbi sostanziali sul possibile interesse dei richiedenti per quanto riguarda questa parte del corridoio merci ferroviario "Mare del Nord – Baltico". Pertanto la Lettonia non prevede che possa essere raggiunto il giusto equilibrio tra costi e benefici socioeconomici.

Fino al completamento e di conseguenza all'inserimento della linea ferroviaria baltica con scartamento nominale di 1435 mm nel corridoio merci ferroviario "Mare del Nord – Baltico" è praticamente impossibile un traffico ferroviario ininterrotto verso questo prolungamento del corridoio merci ferroviario a causa delle differenze di scartamento. Pertanto la ripartizione delle tracce come pure il coordinamento delle questioni operative per questa sezione del corridoio merci ferroviario devono essere effettuati separatamente dalla parte con scartamento nominale di 1435 mm.

In aggiunta a quanto già detto, la Lettonia esprime preoccupazioni riguardo all'impostazione utilizzata - sostituire l'allegato del regolamento sui corridoi merci ferroviari senza rivedere anche il testo principale del regolamento – che solleva dubbi in quanto non sono state debitamente rispettate varie disposizioni quali i criteri per l'individuazione di ulteriori corridoi merci ferroviari (articolo 4) come pure le disposizioni per l'individuazione di ulteriori corridoi merci (articolo 5, in particolare i paragrafi 3 e 4).

La Lettonia è fermamente convinta che la linea più appropriata per il prolungamento del corridoio merci ferroviario "Mare del Nord – Baltico" sia la linea ferroviaria baltica con scartamento nominale di 1435 mm, che dopo la sua costruzione dovrà essere pienamente integrata in tutte le strutture e procedure del corridoio merci "Mare del Nord - Baltico" come stabilito nel regolamento sui corridoi merci ferroviari.