



Istituto Grandi Infrastrutture

APPALTI e CONCESSIONI

Europa e Regioni

UNIONE EUROPEA

CONSIGLIO

POSIZIONE (UE) N. 2/2010 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

adottata dal Consiglio il 22 febbraio 2010-GUCE del 2-5-2010

(2010/C 114 E/01)

Nell'ambito della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione e della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile, ora rilanciata nella prospettiva del decennio 2010-2020, 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.

Il Consiglio ricorda che la Direttiva 91/440/CEE, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la Direttiva 2001/14/CE, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria ed all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, rappresentano tappe importanti nella realizzazione del mercato ferroviario interno.

Tuttavia, ribadisce il Consiglio, al fine di 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".

"L'apertura del mercato del trasporto merci per ferrovia ha permesso l'accesso di nuovi operatori alla rete del trasporto per ferrovia. Per usare al meglio la rete e assicurarne l'affidabilità è utile introdurre ulteriori procedure volte a rafforzare la cooperazione sulla ripartizione delle tracce ferroviarie internazionali per i treni merci tra i gestori dell'infrastruttura".

IGI

Istituto Grandi Infrastrutture
Via Cola di Rienzo, 111 - 00192 Roma
tel. 06/3608481 - fax 06/3608484
igiroma@tin.it - www.igitalia.it



Istituto Grandi Infrastrutture

APPALTI e CONCESSIONI

Europa e Regioni

Tali ulteriori passi sono costituiti dalla “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”.

L’ipotizzato Regolamento si colloca nell’ambito delle normative e delle politiche fino ad ora sviluppate: infatti, precisa il Consiglio nel (9) Considerando della Posizione Comune: “La realizzazione di corridoi ferroviari internazionali per la rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo dovrebbe essere coerente con la rete transeuropea di trasporto (RTE-T) e/o con i corridoi del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). A tal fine, è necessario lo sviluppo coordinato delle reti, in particolare per quanto riguarda l’integrazione dei corridoi internazionali per il trasporto ferroviario delle merci nella rete RTE-T esistente e nei corridoi ERTMS. Inoltre, è opportuno stabilire a livello dell’Unione regole armonizzate relativa a tali corridoi merci. Se necessario, la realizzazione di tali corridoi dovrebbe essere sostenuta finanziariamente nel quadro dei programmi RTE-T, di ricerca Marco Polo e di altre politiche e fondi dell’Unione, quali il Fondo europeo di sviluppo regionale o il Fondo di coesione”.

Per un’efficace attuazione dei corridoi merci nazionali ed internazionali sono ipotizzate 4 iniziative di gestione:

- 1) procedure e criteri trasparenti di definizione delle reti di trasporto merci con significativi margini decisionali lasciati agli Stati ed ai gestori;
- 2) pubblicità comunitaria circa le modalità attuative dei corridoi merci, con specifici piani attuativi e calendari realizzati con indicazioni degli investimenti programmati e dei lavori previsti;
- 3) sportello unico per le domande di capacità di infrastruttura di ogni corridoio merci, basandosi “sulle iniziative esistenti, in particolare quelle avviate da RNF, un organismo che costituisce uno strumento di coordinamento dei gestori dell’infrastruttura e fornisce vari servizi alle imprese di trasporto merci internazionale”;
- 4) obbligo di consultazione degli operatori/utilizzatori dei corridoi merci per gli interventi di cui in 2), e con ruolo propulsivo, autorizzatorio e di controllo della Commissione europea.

L’allegato 1 contiene l’elenco dei 9 tracciati principali dei corridoi merci: 4 sono quelli che coinvolgono l’Italia, vale a dire il corridoio merci n. 1, Anversa-Duisburg (Basilea), Milano-Genova; il n. 3, Stoccolma, Copenaghen, Amburgo, Innsbruck-Verona-Palermo; il n. 5, Katowice-Vienna-Trieste; il n. 6, Madrid-Marsiglia-Lione-Torino-Udine-Trieste-Lubiano-Budapest.



Istituto Grandi Infrastrutture

APPALTI e CONCESSIONI

Europa e Regioni

L'allegato II stabilisce i criteri necessari per istituire e realizzare i corridoi merci:

- a) coerenza del corridoio merci con la RTE-T, i corridoi ERTMS e/o i corridoi definiti da RNE;
- b) integrazione dei progetti prioritari RTE-T nel corridoio merci;
- c) attraversamento da parte del corridoio merci del territorio di almeno tre Stati membri, o di due Stati membri se la distanza fra i terminali ferroviari serviti dal corridoio è superiore a 500 chilometri;
- d) interesse dei richiedenti per il corridoio merci;
- e) equilibrio fra costi e benefici socioeconomici risultanti dalla realizzazione del corridoio merci;
- f) coerenza di tutti i corridoi merci proposti dagli Stati membri per realizzare una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- g) esistenza di una buona interconnessione con gli altri modi di trasporto, soprattutto mediante una rete adeguata di terminali, ivi inclusi i porti marittimi e interni;
- h) ove applicabile, migliore interconnessione fra Stati membri e paesi terzi limitrofi.

GERMANIA

STAGNAZIONE DEL 1° MERCATO DELL'UNIONE FINO AL 2019

L'istituto di congiuntura economica di Monaco – IFO – indica per il settore del 1° mercato dell'Unione molti anni di crescita minima: infatti, dopo l'effetto congiunturale di esplosione della spesa pubblica per fronteggiare la crisi, la disponibilità di fondi pubblici calerà strutturalmente e la crescita dell'intero settore edilizio ed infrastrutturale non supererà lo 0,5% annuo fino al 2019.

SPAGNA

PRIMO LOTTO FERROVIARIO DEL PIANO STRATEGICO NAZIONALE -PEIT-

La tratta Valencia-Alicante è il primo lotto ferroviario ad alta velocità del Piano strategico (PEIT) che prevede, tra l'altro, 9000 km di nuova ferrovia ad alta velocità.

L'importo di circa 1 md di euro è finanziato per 560 md dallo Stato ed il resto dai privati concessionari.