

## II

*(Atti preparatori)*

## COMMISSIONE

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie**

(2002/C 291 E/01)

COM(2002) 25 def. — 2002/0025(COD)

*(Presentata dalla Commissione il 23 gennaio 2002)*

## RELAZIONE

La realizzazione di un mercato integrato dei servizi di trasporto ferroviario di merci costituisce uno degli elementi cardine della strategia delineata nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010, pubblicato nel settembre 2001. È necessario rilanciare il settore del trasporto merci su rotaia affinché sia in grado di assorbire una maggiore percentuale della sempre più forte domanda di trasporto merci. L'obiettivo non è tanto quello di aumentare la quota di mercato delle ferrovie opponendosi alle forze del mercato quanto di utilizzare queste ultime per migliorare la competitività nei segmenti in cui le ferrovie godono di un vantaggio competitivo. La Commissione ritiene che l'apertura dei mercati del trasporto ferroviario di merci fornirà ai soggetti del mercato gli incentivi necessari per accrescere la loro efficienza e competitività e per avvicinare le imprese ai clienti. Inoltre, questa strategia attirerà sul mercato nuovi capitali e nuove imprese, stimolerà lo sviluppo di nuovi servizi commisurati alle esigenze dei clienti e migliorerà la situazione finanziaria delle imprese ferroviarie. Si tratta di provvedimenti necessari per far sì che il sistema ferroviario contribuisca in futuro a migliorare le prestazioni del settore del trasporto ferroviario di merci in Europa.

Nonostante i progressi nel progetto di mercato unico per il trasporto ferroviario di merci, il settore accusa ancora notevoli ritardi rispetto ai modi di trasporto concorrenti, in particolare il trasporto aereo e stradale. Nel 1995 la Commissione ha presentato una proposta per l'apertura delle reti ferroviarie per il trasporto di merci e passeggeri nell'Unione europea alla quale non è stato dato alcun seguito. All'epoca, infatti, il quadro normativo relativo al settore ferroviario non era ancora sufficientemente maturo, ad esempio in materia di sicurezza e di interoperabilità, da garantire un funzionamento efficace di mercati completamente aperti. È maturata quindi la consapevolezza che l'integrazione del mercato ferroviario, vista la sua natura specifica, sarebbe dovuta avvenire gradualmente.

L'attuazione del principio della libera prestazione dei servizi implica che le imprese ferroviarie stabilite nell'Unione europea e titolari di licenza abbiano accesso all'infrastruttura ferroviaria. La direttiva 91/440/CEE ha compiuto un primo passo in questa direzione garantendo ai raggruppamenti internazionali e alle imprese ferroviarie un diritto di accesso per operare servizi internazionali di trasporto combinato. La direttiva 2001/12/CE ha istituito inizialmente un diritto di accesso alla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci e, a partire dal 2008 al più tardi, all'intera rete ferroviaria europea di trasporto merci per i servizi internazionali.

La Commissione ritiene che vi siano numerosi argomenti a favore di un'accelerazione di questo processo. Le recenti decisioni hanno creato una nuova dinamica sul mercato e generato aspettative da parte di spedizionieri, operatori e potenziali investitori.

Tali aspettative sono state peraltro incoraggiate dalla decisa posizione espressa dal Parlamento europeo a favore della completa apertura del mercato del trasporto merci nell'ambito della procedura di conciliazione con il Consiglio in merito al pacchetto infrastruttura, nel novembre 2000, nonché dalla richiesta formale rivolta alla Commissione di presentare quanto prima nuove proposte in tal senso. Successivamente, il Consiglio europeo di Stoccolma del marzo 2001 ha ribadito, nelle conclusioni, la necessità di completare il mercato interno dei trasporti, in particolare dei trasporti ferroviari. Occorre inoltre tener conto della prospettiva dell'allargamento.

I tempi sono maturi quindi per preparare la fase successiva dell'integrazione del mercato, ossia l'apertura dei mercati nazionali del trasporto ferroviario di merci (vale a dire la fornitura di servizi nazionali regolari da parte di imprese ferroviarie straniere), inclusa la possibilità di cabotaggio (vale a dire la possibilità di fornire occasionalmente servizi nazionali nel corso di operazioni internazionali).

L'accesso alle reti ferroviarie per il trasporto merci da parte di imprese ferroviarie diverse dall'operatore nazionale è già consentito, in virtù della legislazione nazionale, in alcuni Stati membri (Austria, Italia, Germania, Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito) nonché in Svizzera. Gli effetti dell'apertura del mercato sulla competitività e sull'innovazione dei servizi sono in linea generale positivi.

Diverse esperienze incoraggianti dimostrano quanto sia necessario accelerare il processo apportando ulteriori innovazioni ai servizi forniti:

- in Italia, Svizzera, Germania, Austria e Paesi Bassi vengono istituite nuove alleanze tra operatori storici e nuovi operatori finalizzate all'utilizzo dei corridoi internazionali, in particolare per il trasporto di merci attraverso le Alpi. Tali operazioni trarrebbero notevoli vantaggi da una completa apertura del mercato; questa consentirebbe infatti di integrare servizi internazionali e nazionali in una catena logistica globale;
- esistono, ad esempio in Germania, numerose nuove imprese ferroviarie disposte ad integrare le attività dei vettori principali che intendono razionalizzare le loro attività. Questi piccoli operatori dovrebbero gestire linee di raccordo alla rete e non dovrebbero essere ostacolati nella possibilità di espandersi oltre confine o di allacciare alleanze con altri operatori;
- il progetto IKEA di porre in essere servizi di navetta attraverso l'Europa per rifornire i punti vendita e i magazzini, con un primo collegamento tra la Svezia e Duisburg, in Germania, permetterà di ridurre la circolazione di camion sulle strade, a condizione tuttavia che tali navette internazionali siano gradualmente integrate da altri servizi ferroviari nazionali fino alla destinazione finale;
- malgrado i problemi incontrati dal gestore dell'infrastruttura, il trasporto merci su rotaia nel Regno Unito ha registrato una crescita costante dal 1994.

La proposta prevede pertanto che, a partire dalla data di attuazione della presente direttiva, tutte le imprese ferroviarie stabilite nell'UE e titolari di licenza abbiano accesso alla rete ferroviaria per fornire servizi di trasporto merci nazionali e internazionali. La disposizione che limita i servizi internazionali di trasporto merci alla sola rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (TERFN), introdotta a titolo transitorio fino al 2008, verrà abrogata e ogni riferimento alla TERFN presente nel testo verrà stralciato.

Le disposizioni della direttiva 91/440/CEE, modificata dalla direttiva 2001/12/CE, relative alla sicurezza ferroviaria sono soppresse dalla presente proposta di modifica al fine di evitare duplicazioni rispetto alla proposta di direttiva sulla sicurezza ferroviaria.

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 Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 91/440/CEE del 29 luglio 1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(1)</sup> stabilisce che le imprese ferroviarie titolari di licenza ottengano diritti di accesso alla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci e, entro il 2008, all'intera rete per i servizi di trasporto internazionale di merci.

(2) L'estensione di tali diritti di accesso a tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci, conformemente al principio della libera prestazione dei servizi, migliorerebbe l'efficienza del trasporto ferroviario rispetto agli altri modi di trasporto. Contribuirebbe inoltre ad un sistema di trasporti sostenibili tra gli Stati membri e al loro interno, stimolando la concorrenza e attirando nuovi capitali e nuove imprese.

(3) I servizi di trasporto ferroviario di merci offrono notevoli opportunità in termini di creazione di nuovi servizi di trasporto e di miglioramento dei servizi esistenti a livello nazionale ed europeo.

(4) Per essere pienamente competitivo, il trasporto ferroviario di merci deve sempre più offrire servizi completi, compresi i servizi di trasporto tra gli Stati membri e al loro interno.

(5) Per estendere i diritti di accesso a tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci è necessario abrogare la disposizione che limita l'accesso dei servizi di trasporto internazionale di merci su rotaia alla sola rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (TERFN), disposizione del resto prevista a titolo transitorio. Nella presente proposta viene pertanto soppresso ogni riferimento alla TERFN.

<sup>(1)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/12/CE (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).

- (6) Poiché la sicurezza ferroviaria è disciplinata dalla direttiva .../.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del [data], relativa alla regolamentazione della sicurezza e alle indagini relative agli incidenti e agli inconvenienti verificatisi sulla rete ferroviaria comunitaria, nell'ambito di un nuovo e coerente quadro normativo comunitario relativo al settore ferroviario, è opportuno sopprimere le disposizioni della direttiva 91/440/CEE relative alla sicurezza.
- (7) Occorre pertanto apportare le necessarie modifiche alla direttiva 91/440/CEE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

La direttiva 91/440/CEE, modificata dalla direttiva 2001/12/CE, è modificata come segue:

- 1) All'articolo 3, il quinto trattino è soppresso.
- 2) All'articolo 7, il paragrafo 2 è soppresso.
- 3) L'articolo 10 è modificato come segue:
  - a) il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

«2. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2 è riconosciuto l'accesso, a condizioni eque, all'infrastruttura degli altri Stati membri per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di merci e dei servizi di trasporti combinati internazionali di merci.»
  - b) Il paragrafo 3 è soppresso.
  - c) Il paragrafo 5 è sostituito dal testo seguente:

«5. Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario a norma dei paragrafi 1 e 2 concludono, in base al diritto pubblico e privato, con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata, gli accordi amministrativi, tecnici e finanziari necessari per disciplinare gli aspetti del controllo e della sicurezza del traffico inerenti a tale trasporto. Le condizioni alla base di detti accordi

devono essere non discriminatorie e, se del caso, conformi alle disposizioni della 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 sicurezza (\*).

(\*) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.»

d) Il paragrafo 8 è soppresso.

4) L'articolo 10 bis è soppresso.

5) All'articolo 10 ter, paragrafo 4, la lettera c) è modificata come segue:

«c) lo stato della rete ferroviaria europea»

6) L'Allegato I è soppresso.

#### Articolo 2

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [18 mesi dalla sua entrata in vigore]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano dette disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del suddetto riferimento sono decise dagli Stati membri.

#### Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

#### Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.