



Bruxelles, 16.4.2018  
COM(2018) 189 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**relativa all'applicazione del regolamento (UE) n. 913/2010, conformemente al suo  
articolo 23**

{SWD(2018) 101 final}

## **RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO**

### **relativa all'applicazione del regolamento (UE) n. 913/2010, conformemente al suo articolo 23**

Il 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<sup>1</sup> (“il regolamento”), è entrato in vigore nel novembre 2010.

La sua adozione deve essere inquadrata nel più ampio contesto della politica a lungo termine dell'Unione europea volta a rendere i trasporti più sostenibili, in particolare tramite la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e la decarbonizzazione del settore. Il trasporto merci per ferrovia ha indubbiamente un ruolo fondamentale da svolgere nel modello di trasporto del futuro. Ha acquisito nuovo slancio con la dichiarazione ministeriale di Rotterdam<sup>2</sup> e la dichiarazione settoriale di Rotterdam<sup>3</sup> approvate nel 2016.

Il regolamento stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali (i corridoi ferroviari merci - RFC) allo scopo di sviluppare una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Il regolamento promuove la cooperazione tra i principali portatori di interessi del trasporto merci per ferrovia (essenzialmente le autorità degli Stati membri incaricate del trasporto su rotaia e i gestori dell'infrastruttura ferroviaria, ma anche le imprese ferroviarie e gli operatori dei terminali). In particolare favorisce il coordinamento in termini di offerta di capacità, gestione del traffico, lavori sull'infrastruttura e programmazione degli investimenti.

I nove corridoi ferroviari merci iniziali definiti nel regolamento sono stati realizzati (sei nel novembre 2013 e gli ultimi tre nel novembre 2015) e sono ora pienamente operativi. Un corridoio ferroviario merci aggiuntivo (“ulteriore”) è in fase di realizzazione e un altro è stato proposto dagli Stati membri interessati e dalla Serbia.

La Commissione esamina periodicamente l'applicazione del regolamento ai sensi dell'articolo 23 del regolamento stesso. Essa trasmette una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, la prima volta entro il 10 novembre 2015, e successivamente ogni tre anni. La Commissione trasmette ora la sua prima relazione al Parlamento e al Consiglio. La relazione è trasmessa con un certo ritardo sia poiché la Commissione voleva tener conto pienamente dei riscontri ricevuti da quei corridoi ferroviari merci che erano stati realizzati solo alla fine del 2015 sia perché era stato deciso di avviare una vasta consultazione dei portatori di interessi (invito a presentare documenti di sintesi e consultazione pubblica aperta) sui corridoi ferroviari merci nel 2016. Tale consultazione ha registrato un tasso di risposta molto incoraggiante, sollevando grande interesse e fornendo riscontri chiave sull'applicazione del regolamento, e alcune considerazioni sono riflesse nel presente documento.

---

<sup>1</sup> GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

<sup>2</sup> Dichiarazione ministeriale “Rail Freight Corridors to boost international rail freight” (“Corridoi ferroviari merci per stimolare il trasporto internazionale di merci per ferrovia”):  
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/rfc-declaration.pdf>

<sup>3</sup> Dichiarazione settoriale “Boosting International Rail Freight” (“Stimolare il trasporto internazionale di merci per ferrovia”):  
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/corridor-sector-statement.pdf>

La presente relazione illustra le principali conclusioni raggiunte riguardo all'attuazione del regolamento fino a questo momento e intende evidenziare sia i maggiori effetti positivi derivanti dal regolamento sia le sfide e i problemi più importanti. Nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente relazione figura un'analisi più dettagliata dell'attuazione dei corridoi ferroviari merci. Entrambi i documenti si basano inoltre sui riscontri diretti raccolti dai servizi della Commissione, in particolare partecipando alle riunioni su tali corridoi, ma anche sui vari documenti e relazioni dei corridoi ferroviari merci nonché sulle discussioni in seno alle riunioni semestrali del gruppo di lavoro sui corridoi ferroviari merci del comitato per lo spazio ferroviario unico europeo.

Nel complesso l'attuazione dei corridoi ferroviari merci ha contribuito al rafforzamento della cooperazione transfrontaliera, di cui il settore del trasporto merci per ferrovia era privo prima dell'entrata in vigore del regolamento, in particolare per quanto riguarda la gestione operativa dell'infrastruttura. L'adozione del regolamento ha rappresentato un passo ambizioso per il superamento delle lacune nel coordinamento transfrontaliero. Sono stati osservati anche effetti indiretti dei meccanismi di cooperazione derivanti dal regolamento – ad esempio l'agevolazione dei contatti operativi a livello internazionale, anche per questioni non riguardanti il trasporto merci per ferrovia, o l'incentivazione dello sviluppo di processi di coordinamento e di strumenti informatici, ad esempio all'interno di RailNetEurope<sup>4</sup>. Questo è un successo considerevole.

Tuttavia, si registrano risultati disomogenei o modesti in alcuni ambiti, per esempio per quanto riguarda la capacità dedicata dei corridoi ferroviari merci, il coordinamento dei lavori o il coordinamento della gestione del traffico. Si tratta di settori chiave in cui occorre compiere progressi per migliorare la qualità e l'affidabilità dei servizi transfrontalieri di trasporto merci per ferrovia; questo è un prerequisito affinché il trasporto su rotaia diventi più competitivo e, in definitiva, abbia luogo il trasferimento modale.

Nella pratica spesso un treno transita non solo verso e da un corridoio, ma anche da un corridoio ferroviario merci a un altro. Pertanto, la cooperazione fra corridoi è stata avviata a vari livelli (Stati membri, gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) nell'ambito del quadro giuridico esistente. Se ne deduce che esiste la tendenza a rafforzare l'approccio di rete per un trasporto merci competitivo.

I servizi e i prodotti di capacità offerti dai corridoi ferroviari merci rientrano nello spirito del regolamento, ma i riscontri ricevuti o una scarsa utilizzazione da parte del mercato suggeriscono che non sono sufficientemente adeguati alle esigenze dei clienti del trasporto ferroviario di merci. Inoltre, in generale norme e processi orientati a livello nazionale continuano a ostacolare un traffico merci internazionale più efficiente e fluido.

Molte iniziative settoriali stanno andando nella direzione giusta e attualmente sono in fase di sperimentazione molti approcci proattivi interessanti, quali prodotti pilota di capacità per il traffico ad hoc o un maggiore coinvolgimento dei clienti finali tramite riunioni strategiche. A ciò ha sicuramente contribuito lo slancio impresso al trasporto merci per ferrovia sia dalla dichiarazione ministeriale di Rotterdam, alla cui elaborazione la Commissione è stata strettamente associata, che dalla dichiarazione settoriale di Rotterdam, approvate nel corso delle giornate RTE-T del 2016.

---

<sup>4</sup> RailNetEurope (RNE) è un'associazione costituita dalla maggior parte dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria europea e dagli organismi preposti all'assegnazione della capacità al fine di agevolare il traffico internazionale sull'infrastruttura ferroviaria europea; <http://www.rne.eu/>

Occorre senza dubbio acquisire maggiore esperienza su questioni quali il coordinamento dei lavori e la gestione transfrontaliera della capacità. I processi e gli strumenti in questi ambiti sono ancora in uno stadio di sviluppo o programmazione. Di fatto i corridoi ferroviari merci sono ancora in una fase nascente, di apprendimento attraverso la pratica e di tentativi ed errori.

È anche importante tenere conto delle diversità regionali per quanto riguarda ad esempio le aspettative del mercato o la disponibilità di capacità di infrastruttura. Di conseguenza, per un'attuazione ambiziosa dei corridoi ferroviari merci non è possibile generalizzare né applicare un approccio universale. Inoltre, molti effetti sono intangibili e quindi difficili da quantificare (ad esempio il passaggio da una mentalità orientata a livello nazionale a una più europea oppure il rafforzamento della comunicazione).

Si registra la tendenza generale delle parti interessate a rispettare il regolamento solo nella misura formalmente richiesta e a rimanere nel suo stretto ambito di applicazione. Esistono modalità diverse di attuare le differenti disposizioni del regolamento - più o meno ambiziose - che incidono sul conseguimento degli obiettivi generali del regolamento. Al tempo stesso, alcuni esempi di estensioni dei corridoi ferroviari merci e la realizzazione di due ulteriori RFC hanno dimostrato un forte interesse e il sostegno generale a favore dell'attuazione di tali corridoi.

Il regolamento prevede una struttura di gestione specifica, tramite cui le parti coinvolte hanno la possibilità di andare oltre le loro competenze e i loro compiti minimi. In pratica, un corridoio ferroviario merci è una struttura operativa integrata e può essere utilizzato per finalità differenti, spesso complementari. Come "strumento di mercato" un corridoio ferroviario merci può offrire servizi competitivi e di qualità a clienti diretti e finali. Come "strumento politico/di cooperazione", il ruolo degli RFC è migliorare le condizioni operative lungo il corridoio, tra cui il coordinamento/l'armonizzazione delle prassi nazionali in molti settori, nonché affrontare un ampio spettro di problemi di varia natura che ostacolano il trasporto merci per ferrovia, quali questioni transfrontaliere e di interoperabilità. Il livello di utilizzo dei vari approcci varia da un corridoio ferroviario merci all'altro.

I corridoi ferroviari merci si basano sulla cooperazione intergovernativa e settoriale. L'esperienza finora ha dimostrato che il loro successo dipende essenzialmente dal grado di ambizione delle autorità degli Stati membri (comitati esecutivi) e dei gestori dell'infrastruttura (comitati di gestione), in particolare ad alto livello. Inoltre, in alcuni corridoi ferroviari merci il regolamento è stato considerato un requisito minimo e solo andando oltre tale minimo le parti coinvolte si sono avvicinate a conseguire l'obiettivo del regolamento: un trasporto merci per ferrovia più competitivo.

In sintesi, la valutazione della Commissione in questa fase è che i corridoi ferroviari merci hanno ottenuto alcuni successi importanti, ad esempio in termini di creazione di meccanismi di cooperazione, e hanno un potenziale enorme. Tuttavia, il pieno potenziale può essere sfruttato solo in presenza di un forte impegno ad alto livello dei vari soggetti coinvolti, con il chiaro obiettivo di favorire i cambiamenti, in particolare per quanto riguarda la mentalità e i processi orientati a livello nazionale.

È importante rilevare che, sebbene i corridoi ferroviari merci continuino a essere un elemento chiave della politica della Commissione volta a promuovere il trasporto merci per ferrovia, gli RFC da soli non risolveranno tutti i problemi che ostacolano tale tipo di trasporto. Il lavoro dei corridoi ferroviari merci è complementare in particolare alla politica consolidata della Commissione volta a realizzare l'interoperabilità e l'apertura del mercato, e nella fattispecie l'attuazione sia del pilastro tecnico che del pilastro "mercato" del quarto pacchetto ferroviario, lo sviluppo dell'infrastruttura tramite la politica della rete transeuropea di trasporto (RTE-T) e

il meccanismo per collegare l'Europa (MCE), nonché l'innovazione e la digitalizzazione nel quadro dell'iniziativa Shift2Rail e sforzi in settori politici collegati al fine di compensare i vantaggi competitivi intermodali.

Infine, ma non per ordine di importanza, la competitività del trasporto merci per ferrovia è anche influenzata da fattori esogeni quali l'economia in generale, i modelli esistenti nel settore, lo stato dell'infrastruttura e degli investimenti correlati, il livello di concorrenza equa tra modalità di trasporto, il grado di ambizione delle politiche nazionali in materia di trasporto merci per ferrovia, ecc.

In conclusione, l'attuazione del regolamento ha chiaramente dato slancio allo sviluppo del trasporto internazionale di merci per ferrovia. L'efficacia del concetto dei corridoi ferroviari merci dipende in ampia misura dall'impegno dei partecipanti alla sua effettiva attuazione, ove necessario sulla base di un sostegno ad alto livello. La situazione del trasporto merci per ferrovia in Europa rimane a rischio. Una valutazione formale del regolamento da parte della Commissione sarà realizzata nel 2019, tenendo pienamente conto degli ultimi sviluppi e delle iniziative settoriali in corso avviate per attuare la dichiarazione settoriale di Rotterdam.