DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2020/2168 DELLA COMMISSIONE

del 17 dicembre 2020

sulla conformità della proposta congiunta presentata dagli Stati membri interessati per l'estensione del corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico a norma dell'articolo 5 del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

[notificata con il numero C(2020) 8919]

(I testi in lingua ceca, estone, francese, lettone, lituana, neerlandese, polacca e tedesca sono i soli facenti fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto 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 ([1]), in particolare l'articolo 5, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 913/2010, i ministeri competenti per il trasporto ferroviario di Belgio, Cechia, Estonia, Germania, Lettonia, Lituania, Paesi Bassi e Polonia hanno inviato alla Commissione due lettere di intenti datate 6 dicembre 2019. In tali lettere venivano avanzate proposte riguardanti l'estensione del corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico al confine polacco-ucraino di Medyka, da un lato, e ai porti di Zeebrugge e Gand/Terneuzen dall'altro.

(2) Gli Stati membri suddetti avevano precedentemente già proposto alla Commissione di estendere il corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico al confine polacco-ucraino di Medyka. La Commissione ha confermato la conformità della proposta all'articolo 5 del regolamento (UE) n. 913/2010 e ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2015/1111 ([2]). Tale decisione di esecuzione è stata tuttavia modificata con la decisione di esecuzione (UE) 2017/178 della Commissione ([3]), con la quale è stato eliminato il riferimento all'estensione a Medyka del corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico. La modifica era dovuta al fatto che l'infrastruttura ferroviaria tra Katowice e Medyka non sarebbe entrata in funzione prima del 2020. Dato che adesso questa infrastruttura è in funzione, è opportuno riconsiderare l'estensione a Medyka del corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico.

(3) La Commissione ha esaminato le proposte di estensione del corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico a Medyka e ai porti di Gand/Terneuzen e Zeebrugge a norma dell'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 913/2010, ritenendole conformi all'articolo 5 di tale regolamento.

(4) Per quanto riguarda l'estensione del corridoio ferroviario merci a Medyka, rimangono valide le considerazioni di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2015/1111.

(5) Relativamente all'estensione ai porti di Zeebrugge e Gand/Terneuzen, le linee proposte per l'estensione sono già comprese nel corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Mediterraneo. Esse fanno parte della rete centrale (Anversa-Gand-Zeebrugge) e della rete globale (Gand-Terneuzen) della rete transeuropea dei trasporti e soggiaciono al rispetto di prescrizioni sulle infrastrutture fondamentali come l'elettrificazione, il carico per asse di 22,5 t, la velocità di 100 km/h e la lunghezza del treno di 740 m già parzialmente o interamente soddisfatte dall'infrastruttura esistente.

([1]) GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

([2]) Decisione di esecuzione (UE) 2015/1111 della Commissione, del 7 luglio 2015, sulla conformità della proposta congiunta presentata dagli Stati membri interessati per l'estensione del corridoio merci Mare del Nord-Baltico a norma dell'articolo 5 del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 181 del 9.7.2015, pag. 82).

([3]) Decisione di esecuzione (UE) 2017/178 della Commissione, del 31 gennaio 2017, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2015/1111 sulla conformità della proposta congiunta presentata dagli Stati membri interessati per l'estensione del corridoio merci Mare del Nord-Baltico a norma dell'articolo 5 del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 28 del 2.2.2017, pag. 71).

(6) I porti di Zeebrugge, Gand e Terneuzen costituiscono l'origine o la destinazione di una serie di servizi regolari di trasporto merci su rotaia lungo il tracciato del corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico con punti di origine e destinazione in Germania, Cechia e Scandinavia (anche attraverso il corridoio ferroviario merci Scandinavia-Mediterraneo). Secondo quanto segnalato dal porto di Zeebrugge sono in essere collegamenti con numerose destinazioni dell'Unione, come conferma anche il fatto che una delle principali merci del porto è costituita dai veicoli nuovi. Le autorità portuali di Gand e Terneuzen hanno inoltre individuato nuove possibilità di traffico ferroviario merci verso Schkopau (Germania) e Outokumpu (Finlandia), nonché verso paesi terzi, segnatamente la Cina, transitando da Šeštokai, in Lituania.

(7) L'estensione proposta presenta altresì il vantaggio di rendere disponibili i servizi forniti dallo sportello unico del corridoio merci Mare del Nord-Baltico di cui all'articolo 13 del regolamento (UE) n. 913/2010, comprese le tracce ferroviarie prestabilite, agli operatori dei corridoi ferroviari merci che servono i porti di Zeebrugge e di Gand/Terneuzen. Ciò apporterà per i richiedenti una maggiore trasparenza e potrebbe semplificare il processo di ripartizione della capacità rendendo superfluo il coordinamento di alcune tracce ferroviarie con gli sportelli unici di altri corridoi ferroviari merci. Con l'estensione a Zeebrugge si otterrà un accesso diretto al porto, che rappresenta un importante punto di trasbordo per l'industria automobilistica di tutti gli Stati membri situati lungo il corridoio, in particolare la Cechia, la Germania e la Polonia.

(8) L'estensione contribuirà a migliorare il trasporto merci su rotaia lungo il corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico, con interconnessioni con il trasporto marittimo.

(9) Conformemente all'articolo 5, paragrafi 5 e 6, del regolamento (UE) n. 913/2010, la Commissione ha preso in considerazione per la sua valutazione i criteri che si applicano alle estensioni dei corridoi ferroviari merci, di cui all'articolo 4 del medesimo regolamento.

(10) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 62 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le lettere di intenti del 6 dicembre 2019 relative all'estensione del corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico da Anversa ai porti di Zeebrugge e Gand/Terneuzen e da Katowice al confine polacco-ucraino di Medyka, inviate alla Commissione dai ministeri competenti per il trasporto ferroviario di Belgio, Cechia, Estonia, Germania, Lettonia, Lituania, Paesi Bassi e Polonia, che insieme propongono il tracciato

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Amburgo/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge – Gand (Terneuzen) – Anversa – Aquisgrana – Hannover/Berlino – Varsavia – Terespol (confine polacco-bielorusso)/Kaunas – Riga – Tallinn/Falkenberg – Praga/Breslavia – Katowice – Medyka (confine polacco-ucraino)

quale tracciato principale per il corridoio ferroviario merci Mare del Nord-Baltico, sono conformi all'articolo 5 del regolamento (UE) n. 913/2010.

Articolo 2

Il Regno del Belgio, la Repubblica ceca, la Repubblica di Estonia, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica di Lettonia, la Repubblica di Lituania, il Regno dei Paesi Bassi e la Repubblica di Polonia sono destinatari della presente decisione.

([4]) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

Fatto a Bruxelles, il 17 dicembre 2020

Per la Commissione
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione