

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► B **DECISIONE N. 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 23 luglio 1996
sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti
(GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Decisione n.1346/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 maggio 2001	L 185	1	6.7.2001
► <u>M2</u>	Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004	L 167	1	30.4.2004
► <u>M3</u>	Regolamento (CE) n. 1791/2006 del Consiglio del 20 novembre 2006	L 363	1	20.12.2006

Modificato da:

► <u>A1</u>	Atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea	L 236	33	23.9.2003
-------------	---	-------	----	-----------

Rettificata da:

- C1 Rettifica, GU L 15 del 17.1.1997, pag. 1 (1692/96/CE)
- C2 Rettifica, GU L 288 del 1.11.2001, pag. 53 (1346/2001/CE)
- C3 Rettifica, GU L 126 del 28.4.2004, pag. 2 (1346/2001/EC)
- C4 Rettifica, GU L 201 del 7.6.2004, pag. 1 (2010/70/CE)



**DECISIONE N. 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E
DEL CONSIGLIO**

del 23 luglio 1996

**sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete
transeuropea dei trasporti**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 129 D, primo comma,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 B del trattato ⁽⁴⁾,

- (1) considerando che la costituzione e lo sviluppo delle reti transeuropee contribuiscono alla realizzazione di importanti obiettivi comunitari, quali il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica e sociale;
- (2) considerando che la costituzione e lo sviluppo, su tutto il territorio comunitario, delle reti transeuropee nel settore dei trasporti perseguono inoltre gli obiettivi specifici di garantire una mobilità durevole delle persone e delle merci nelle migliori condizioni possibili sotto il profilo sociale, ambientale e della sicurezza, e di integrare l'insieme dei modi di trasporto tenendo conto dei loro vantaggi comparativi; che la creazione di posti di lavoro è uno dei possibili effetti della rete transeuropea;
- (3) considerando che nel Libro bianco della Commissione sullo sviluppo di una politica comune dei trasporti si auspica l'uso ottimale delle capacità esistenti e l'integrazione di tutte le reti, relative ai diversi modi di trasporto, in una rete transeuropea per il trasporto stradale, ferroviario, di navigazione interna, marittimo e aereo, sia dei viaggiatori che delle merci, nonché per il trasporto combinato;
- (4) considerando che la navigazione a corto raggio può, tra l'altro, contribuire a decongestionare le vie di trasporto terrestri;
- (5) considerando che l'integrazione delle reti su scala europea può svilupparsi solo progressivamente sulla base del coordinamento dei modi di trasporto in vista di una migliore utilizzazione dei vantaggi che essi presentano;
- (6) considerando che per raggiungere questi obiettivi è necessaria un'azione comunitaria di orientamento, nel rispetto del principio di sussidiarietà; che occorre definire le grandi linee e le priorità dell'azione comunitaria prevista nel settore delle reti transeuropee di trasporti;

⁽¹⁾ GU n. C 220 dell'8. 8. 1994, pag. 1 e GU n. C 97 del 20. 4. 1995, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. C 397 del 31. 12. 1994, pag. 23.

⁽³⁾ GU n. C 210 del 14. 8. 1995, pag. 34.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 18 maggio 1995 (GU n. C 151 del 19. 6. 1995, pag. 234), posizione comune del Consiglio del 28 settembre 1995 (GU n. C 331 dell'8. 12. 1995, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 13 dicembre 1995 (GU n. C 17 del 22. 1. 1996, pag. 58). Decisione del Consiglio del 15 luglio 1996 e decisione del Parlamento europeo del 17 luglio 1996 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

▼B

- (7) considerando che è necessario individuare i progetti di interesse comune che rispondono a questi obiettivi e che si inseriscono nelle priorità d'azione così stabilite; che dovrebbero essere presi in considerazione solo i progetti potenzialmente vitali dal punto di vista economico;
- (8) considerando che per gli Stati membri è necessario tener conto delle esigenze in materia di protezione ambientale effettuando studi di impatto ambientale conformemente alla direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati ⁽¹⁾ e applicando la direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ⁽²⁾ in occasione della realizzazione dei progetti di interesse comune;
- (9) considerando che l'autorizzazione per taluni progetti pubblici e privati che possono avere un impatto ambientale notevole dovrebbe essere accordata solo previa valutazione di tale impatto, nel rispetto della normativa comunitaria in vigore;
- (10) considerando che occorre individuare progetti di interesse comune riguardanti non solo i diversi modi di trasporto secondo un'impostazione multimodale, ma anche i sistemi di gestione del traffico e di informazione degli utenti e i sistemi di posizionamento e di navigazione;
- (11) considerando che la presente decisione è destinata, tra l'altro, ad individuare tali progetti di interesse comune; che i progetti sono individuati dall'allegato I, dall'allegato II e dal dispositivo della presente decisione; che il Consiglio europeo di Essen ha attribuito particolare importanza a 14 progetti;
- (12) considerando che è opportuno che la Commissione presenti ogni due anni una relazione sull'attuazione della presente decisione e ogni cinque anni una relazione che indichi se gli orientamenti devono essere riveduti;
- (13) considerando che presso la Commissione deve essere istituito un comitato incaricato, in particolare, di assistere la Commissione nell'esame dell'attuazione e dello sviluppo dei presenti orientamenti,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

SEZIONE 1

PRINCIPI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. Oggetto della presente decisione è stabilire gli orientamenti relativi agli obiettivi, alle priorità e alle grandi linee d'azione previste nel settore della rete transeuropea dei trasporti; tali orientamenti individuano progetti di interesse comune, la cui realizzazione deve contribuire allo sviluppo della rete su scala comunitaria.

2. Gli orientamenti di cui al paragrafo 1 costituiscono un quadro generale di riferimento inteso ad incoraggiare le azioni degli Stati membri e, se del caso, della Comunità per l'attuazione di progetti di interesse comune volti a garantire la coerenza, l'interconnessione e l'interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti nonché l'accesso a tale rete. Questi progetti costituiscono un obiettivo comune, la cui realizzazione

⁽¹⁾ GU n. L 175 del 5. 7. 1985, pag. 40.

⁽²⁾ GU n. L 206 del 22. 7. 1992, pag. 7.

▼B

dipende dal loro grado di maturità e dalla disponibilità di risorse finanziarie, fatto salvo l'impegno finanziario di uno Stato membro o della Comunità. Gli orientamenti sono altresì volti a facilitare l'impegno del settore privato.

3. I requisiti essenziali in materia:

- di interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti,
- di telematica dei trasporti e dei servizi connessi

sono definiti a norma del trattato e separatamente dalla presente decisione.

*Articolo 2***Obiettivi**

1. La rete transeuropea dei trasporti è attuata progressivamente, per il ►**M2** ►**C4** 2020 ◀ ◀, su scala comunitaria, integrando le reti di infrastruttura del trasporto terrestre, marittimo e aereo, conformemente agli schemi illustrati nelle carte di cui all'allegato I e/o alle specifiche di cui all'allegato II.

2. Tale rete deve:

- a) garantire, in uno spazio senza frontiere interne, una mobilità durevole delle persone e delle merci, alle migliori condizioni sociali e di sicurezza possibili, concorrendo al tempo stesso al conseguimento degli obiettivi comunitari, in particolare in materia di ambiente e di concorrenza, nonché contribuire al rafforzamento della coesione economica e sociale;
- b) offrire agli utenti infrastrutture di qualità elevata, a condizioni economiche accettabili;
- c) includere tutti i modi di trasporto, tenendo conto dei loro vantaggi comparativi;
- d) permettere un uso ottimale delle capacità esistenti;
- e) essere, per quanto possibile, interoperabile all'interno dei modi di trasporto e favorire l'intermodalità tra i vari modi di trasporto;
- f) essere, per quanto possibile, economicamente sostenibile;
- g) coprire tutto il territorio degli Stati membri della Comunità, in modo da facilitare l'accesso in generale, congiungere le regioni insulari o periferiche e le regioni intercluse con le regioni centrali e collegare fra di loro senza strozzature le grandi zone urbane e le regioni della Comunità;
- h) poter essere connessa alle reti degli Stati dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), dei paesi dell'Europa centrale ed orientale e dei paesi mediterranei, promuovendo parallelamente l'interoperabilità e l'accesso a tali reti ove ciò risponda agli interessi della Comunità.

*Articolo 3***Estensione della rete**

1. La rete transeuropea comprende infrastrutture di trasporto nonché sistemi di gestione del traffico e sistemi di posizionamento e di navigazione.

**▼M2
▼C4**

2. Le infrastrutture di trasporto comprendono reti stradali, ferroviarie e di navigazione interna, autostrade del mare, porti marittimi e di navi-

▼C4

gazione interna, aeroporti e altri punti di interconnessione tra le reti modali.

▼B

3. I sistemi di gestione del traffico e i sistemi di posizionamento e di navigazione comprendono gli impianti tecnici, informatici e di telecomunicazioni necessari per garantire l'armonico funzionamento della rete e un'efficace gestione del traffico.

*Articolo 4***Grandi linee d'azione**

Le grandi linee d'azione della Comunità vertono su quanto segue:

- a) l'elaborazione e la revisione degli schemi di rete;
- b) l'individuazione di progetti di interesse comune;
- c) la ristrutturazione della rete esistente;
- d) la promozione dell'interoperabilità della rete;
- e) la combinazione ottimale dei modi di trasporto, anche mediante la creazione di centri d'interconnessione che per le merci dovrebbero essere ubicati, per quanto possibile, al di fuori dei centri urbani per consentire il funzionamento efficiente dell'intermodalità;
- f) la ricerca della coerenza e della complementarità degli interventi finanziari, nel rispetto delle norme applicabili a ciascuno strumento finanziario;
- g) azioni di ricerca e di sviluppo;
- h) una cooperazione e la stipulazione di accordi appropriati con i paesi terzi interessati allo sviluppo della rete;
- i) l'incentivazione degli Stati membri e delle organizzazioni internazionali a promuovere gli obiettivi perseguiti dalla Comunità;
- j) la promozione di una costante collaborazione tra le parti interessate;
- k) tutte le azioni che si rivelassero necessarie per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 2.

▼M2**▼C4***Articolo 5***Priorità**

Tenuto conto degli obiettivi di cui all'articolo 2 e delle grandi linee d'azione di cui all'articolo 4, le priorità sono le seguenti:

- a) creazione e sviluppo dei collegamenti e delle interconnessioni principali necessari per eliminare le strozzature, ultimare i raccordi mancanti e completare i grandi assi, specialmente quelli transfrontalieri e quelli che attraversano le barriere naturali, nonché migliorare l'interoperabilità dei grandi assi;
- b) creazione e sviluppo delle infrastrutture che promuovono l'interconnessione delle reti nazionali per facilitare i collegamenti delle regioni insulari, o di aree ad esse analoghe, nonché delle regioni intercluse, periferiche e ultraperiferiche con le regioni centrali della Comunità, soprattutto al fine di ridurre gli elevati costi di trasporto per queste aree;
- c) misure necessarie per la graduale realizzazione di una rete ferroviaria interoperabile, inclusi, ove fattibile, assi adatti al trasporto di merci;
- d) misure necessarie per promuovere la navigazione marittima a lungo raggio, a corto raggio e la navigazione interna;

▼C4

- e) misure necessarie per integrare il trasporto aereo e ferroviario, in particolare attraverso accessi ferroviari agli aeroporti, laddove opportuno, nonché le infrastrutture e gli impianti necessari;
- f) ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete attraverso la realizzazione e il miglioramento di terminali intermodali e delle loro infrastrutture di accesso e/o utilizzando sistemi intelligenti;
- g) integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti;
- h) sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, conformemente agli obiettivi dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile.

▼B*Articolo 6***Reti dei paesi terzi**

La promozione da parte della Comunità di progetti di interesse comune nonché dell'interconnessione e dell'interoperabilità delle reti per garantire la coerenza fra le reti dei paesi terzi e la rete transeuropea dei trasporti sarà decisa caso per caso, secondo le procedure adeguate previste dal trattato.

*Articolo 7***Progetti d'interesse comune**

1. Nel rispetto delle norme del trattato, in particolare per i problemi di concorrenza, sono considerati d'interesse comune i progetti i quali:
 - perseguono gli obiettivi di cui all'articolo 2;
 - rientrano nella rete di cui all'articolo 3;
 - si iscrivono nelle priorità definite all'articolo 5;
 - hanno una potenziale validità economica, in base alle analisi dei costi e dei benefici socioeconomici.
2. Qualsiasi progetto deve riguardare un elemento della rete di cui agli articoli da 9 a 17 e in particolare:
 - vertere sui collegamenti individuati nelle carte dell'allegato I e/o
 - corrispondere alle specifiche o ai criteri dell'allegato II.
3. Gli Stati membri adottano tutte le misure ritenute necessarie nell'ambito dei principi di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

▼M2**▼C4***Articolo 8***Tutela dell'ambiente**

1. All'atto della pianificazione e della realizzazione dei progetti, gli Stati membri devono tenere conto della tutela dell'ambiente effettuando, a norma della direttiva 85/337/CEE, valutazioni di impatto ambientale dei progetti di interesse comune da attuare e applicando le direttive del Consiglio 79/409/CEE, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici ⁽¹⁾ e 92/43/CEE.

⁽¹⁾ GU L 103 del 25.4.1979, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2003 (GU L 122 del 16.5.2003, pag. 36).

▼C4

A decorrere dal 21 luglio 2004, gli Stati membri effettuano una valutazione ambientale dei piani e dei programmi elaborati in preparazione di tali progetti, specie se riguardano nuovi assi o lo sviluppo di altre importanti infrastrutture nodali, conformemente alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente ⁽¹⁾. Gli Stati membri tengono conto dei risultati di tale valutazione ambientale nel predisporre i piani e i programmi in questione, conformemente all'articolo 8 di detta direttiva.

2. Entro il 21 luglio 2004 la Commissione, di concerto con gli Stati membri, elabora metodi adeguati per l'attuazione della valutazione ambientale strategica al fine di garantire, tra l'altro, un coordinamento adeguato, di evitare la duplicazione degli sforzi e di realizzare una semplificazione e accelerazione dei processi di pianificazione per i progetti e i corridoi transfrontalieri.

I risultati di questa attività e della valutazione ambientale dei progetti RTE realizzati da Stati membri ai sensi della direttiva 2001/42/CE devono essere presi in considerazione, se del caso, dalla Commissione nella sua relazione sugli orientamenti e nelle eventuali proposte legislative che la accompagnano al fine di rivedere gli orientamenti previsti all'articolo 18, paragrafo 3, della presente decisione.

▼B

SEZIONE 2

RETE STRADALE*Articolo 9***Caratteristiche**

1. La rete stradale transeuropea si compone di autostrade e strade di qualità elevata, esistenti, nuove o da ristrutturare che:

- svolgono un'importante funzione nel traffico su lunghe distanze;
- servono, sugli assi individuati nella rete, da tangenziali per i principali centri urbani;
- assicurano l'interconnessione con gli altri modi di trasporto o
- consentono di collegare le regioni intercluse e periferiche alle regioni centrali della Comunità.

2. La rete garantisce agli utenti un livello di servizi, comodità e sicurezza elevato, omogeneo e avente carattere di continuità.

▼M2**▼C4**

3. La rete comprende anche le infrastrutture per la gestione del traffico, per l'informazione degli utenti, per l'intervento in caso di emergenze e incidenti e per la riscossione elettronica dei pedaggi. Tali infrastrutture si fondano su una cooperazione attiva tra i sistemi di gestione del traffico a livello europeo, nazionale e regionale e i fornitori di servizi di informazione sulla viabilità e sul traffico e di servizi a valore aggiunto, assicurando la necessaria complementarità con applicazioni la cui realizzazione è facilitata dal programma sulle reti transeuropee di telecomunicazioni.

⁽¹⁾ GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30.

▼B

SEZIONE 3

RETE FERROVIARIA**▼M2****▼C4***Articolo 10***Caratteristiche**

1. La rete ferroviaria comprende le linee ferroviarie ad alta velocità e le linee ferroviarie convenzionali.

2. La rete ferroviaria ad alta velocità che utilizza attuali o nuove tecnologie comprende:

- a) linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h;
- b) linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h;
- c) linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità o linee specialmente costruite per l'alta velocità e collegate alla rete ferroviaria ad alta velocità, aventi caratteristiche specifiche a causa di vincoli legati alla topografia, all'ambiente, alla pianificazione o ai nuclei urbani, su cui la velocità deve essere adeguata caso per caso.

La rete ferroviaria ad alta velocità è composta dalle linee indicate nell'allegato I. I requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alle linee ferroviarie ad alta velocità secondo la tecnologia attuale sono definiti a norma della direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ⁽¹⁾. Gli Stati membri notificano anticipatamente alla Commissione l'apertura di qualsiasi linea ad alta velocità e le sue caratteristiche tecniche.

3. La rete ferroviaria convenzionale è composta da linee per il trasporto ferroviario convenzionale di passeggeri e merci, comprendenti le tratte ferroviarie della rete transeuropea di trasporto combinato di cui all'articolo 14, i collegamenti con i porti marittimi e di navigazione interna di interesse comune e i terminali per il trasporto merci aperti a tutti gli operatori. I requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alle linee ferroviarie convenzionali sono definiti a norma della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽²⁾.

4. La rete ferroviaria comprende le infrastrutture e gli impianti che consentono l'integrazione dei servizi di trasporto ferroviario, stradale e, laddove opportuno, dei servizi marittimi e di trasporto aereo. A tale riguardo occorre prestare particolare attenzione all'interconnessione degli aeroporti regionali con la rete.

5. La rete ferroviaria soddisfa almeno una delle funzioni seguenti:

- a) riveste un ruolo importante nel traffico ferroviario di passeggeri su lunghe distanze;
- b) consente l'interconnessione con gli aeroporti, laddove opportuno;
- c) consente l'accesso a reti ferroviarie regionali e locali;
- d) agevola il trasporto delle merci attraverso l'individuazione e lo sviluppo di grandi assi riservati al trasporto merci o destinati in via prioritaria ai convogli merci;

⁽¹⁾ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

⁽²⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

▼C4

- e) svolge un ruolo importante nel trasporto combinato;
- f) consente l'interconnessione nei porti di interesse comune, con la navigazione marittima a corto raggio e vie di navigazione interne.

6. La rete ferroviaria offre agli utenti un livello elevato di qualità e sicurezza, grazie alla sua continuità e all'attuazione graduale della sua interoperabilità, segnatamente per mezzo dell'armonizzazione tecnica e del sistema armonizzato di controllo e comando ERTMS, consigliato per la rete ferroviaria europea. A tal fine, la Commissione, in consultazione con gli Stati membri, elabora un piano di realizzazione coordinato con i piani nazionali.

▼B

SEZIONE 4

RETE DELLE VIE NAVIGABILI E PORTI DI NAVIGAZIONE INTERNA

*Articolo 11***Caratteristiche**

1. La rete transeuropea delle vie navigabili è composta di fiumi e canali e di diverse diramazioni e ramificazioni di collegamento. Tale rete consente in particolare l'interconnessione tra le regioni industriali e gli agglomerati urbani importanti e il loro collegamento con i porti.

2. Le caratteristiche tecniche minime adottate per le idrovie della rete sono quelle corrispondenti alle dimensioni dei battelli della classe IV, che consentono il passaggio di un battello o treno a spinta di lunghezza da 80 a 85 m e larghezza pari a 9,50 m. In caso di ammodernamento o di creazione di una via navigabile integrata a detta rete, le specifiche tecniche dovrebbero corrispondere almeno alla classe IV e permettere di raggiungere successivamente la classe Va/Vb nonché permettere il passaggio, in condizioni soddisfacenti, dei battelli utilizzati per il trasporto combinato. Le dimensioni dei battelli della classe Va consentono il passaggio di un battello o treno a spinta di lunghezza pari a 110 m e larghezza pari a 11,40 m, mentre la classe Vb consente il passaggio di un treno a spinta di lunghezza da 172 a 185 m e larghezza pari a 11,40 m.

▼M1

3. Sono un elemento della rete i porti di navigazione interna, in particolare quali punti di interconnessione tra le vie navigabili di cui al paragrafo 2 e all'articolo 14 e gli altri modi di trasporto.

3 bis. Sono compresi nella rete i porti di navigazione interna:

- a) aperti al traffico commerciale,
- b) situati sulla rete delle vie navigabili secondo lo schema di cui all'allegato I, sezione 4,
- c) interconnessi con altre linee transeuropee di trasporto come illustrato nell'allegato I, e
- d) dotati di impianti di trasbordo per il trasporto intermodale o il cui volume annuale di traffico merci è almeno pari a 500 000 tonnellate.

▼M2**▼C4**

3 ter. I porti di navigazione interna della rete dotati di impianti di trasbordo per il trasporto intermodale o il cui volume annuale di traffico merci è almeno pari a 500 000 tonnellate sono indicati nell'allegato I.

4. La rete comprende inoltre le infrastrutture di gestione del traffico, tra cui in particolare la creazione di un sistema interoperabile e intelligente per il traffico ed il trasporto denominato «Sistema di informazione fluviale», inteso ad ottimizzare le attuali capacità e la sicurezza

▼ C4

della rete di vie navigabili interne e a migliorare l'interoperabilità con gli altri modi di trasporto.

▼ B

SEZIONE 5

PORTI MARITTIMI

▼ M1*Articolo 12***Caratteristiche**

1. I porti marittimi permettono lo sviluppo del trasporto marittimo e costituiscono i punti di collegamento marittimo con le isole e i punti di interconnessione tra il trasporto marittimo e gli altri modi di trasporto. Essi offrono attrezzature e servizi agli operatori del trasporto. Le loro infrastrutture offrono una serie di servizi destinati ai viaggiatori e alle merci, tra cui i servizi di traghetto, di navigazione a corto e a lungo raggio, anche costiera, per collegamenti all'interno della Comunità nonché tra la Comunità e i paesi terzi.

2. I porti marittimi compresi nella rete sono conformi a una delle categorie A, B e C definite come segue:

- A. porti marittimi d'importanza internazionale: porti il cui volume annuale totale di traffico è pari o superiore a 1,5 milioni di tonnellate di merci o a 200 000 passeggeri che, salvo impossibilità, sono collegati a elementi terrestri della rete transeuropea dei trasporti e svolgono pertanto un ruolo fondamentale per il trasporto marittimo internazionale;
- B. porti marittimi d'importanza comunitaria non compresi nella categoria A: questi porti hanno un volume annuale totale di traffico di almeno 0,5 milioni di tonnellate di merci o tra 100 000 e 199 999 passeggeri, sono collegati, salvo impossibilità, a elementi terrestri della rete transeuropea dei trasporti e sono dotati degli impianti di trasbordo necessari al trasporto marittimo a corto raggio;
- C. porti di accesso regionale: questi porti non soddisfano i criteri delle categorie A e B, ma sono ubicati in regioni insulari, periferiche o ultraperiferiche e collegano via mare tali regioni tra loro e/o con le regioni centrali della Comunità.

I porti marittimi che rientrano nella categoria A, sono rappresentati sulle carte indicative figuranti negli schemi dell'allegato I, sezione 5, basate sui più recenti dati relativi ai porti.

3. Oltre ai criteri di cui all'articolo 7, i progetti portuali di interesse comune relativi ai porti inclusi nella rete portuale marittima transeuropea sono conformi ai criteri ed alle specifiche di cui all'allegato II.

▼ M2▼ C4*Articolo 12 bis***Autostrade del mare**

1. La rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti.

2. La rete transeuropea delle autostrade del mare si compone di impianti e infrastrutture concernenti almeno due porti situati in due Stati membri diversi. Tali impianti e infrastrutture comprendono elementi,

▼C4

almeno in uno Stato membro, quali le attrezzature portuali, sistemi elettronici di gestione logistica, procedure di sicurezza e procedure amministrative e doganali, nonché infrastrutture di accesso diretto terrestre e marittimo ai porti, compresi i modi per garantire la navigabilità per tutto il corso dell'anno, in particolare la disponibilità di mezzi di dragaggio e l'accesso durante l'inverno con navi rompighiaccio.

3. Le vie navigabili o i canali identificati nell'allegato I che collegano due autostrade del mare europee o due sezioni delle stesse e contribuiscono in modo sostanziale ad abbreviare le rotte marittime, accrescere l'efficienza e ridurre i tempi di navigazione, fanno parte della rete transeuropea delle autostrade del mare.

4. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare sono proposti da almeno due Stati membri e sono adeguati alle effettive necessità. I progetti proposti associano in generale il settore pubblico e quello privato secondo procedure che prevedono, prima che gli aiuti provenienti dai bilanci nazionali possano essere integrati, se del caso, da sovvenzioni della Comunità, la selezione secondo una delle seguenti modalità:

- a) tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati per stabilire nuovi collegamenti a partire dal porto della categoria A di cui all'articolo 12, paragrafo 2, che essi selezionano preventivamente all'interno di ogni area marittima di cui al progetto n. 21 dell'allegato III;
- b) quando l'ubicazione dei porti è simile, tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati e rivolti a consorzi che riuniscono compagnie di navigazione e porti situati in una delle aree marittime di cui al progetto n. 21 dell'allegato III.

5. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare:

- concernono impianti e infrastrutture che compongono la rete delle autostrade del mare,
- possono includere, senza pregiudizio degli articoli 87 e 88 del trattato, aiuti all'avviamento se, a seguito della messa in concorrenza di cui al paragrafo 4, è ritenuto necessario un intervento pubblico a sostegno della redditività finanziaria del progetto. Gli aiuti all'avviamento sono limitati a due anni e sono concessi unicamente per contribuire alla copertura di costi di finanziamento debitamente giustificati. Essi non possono superare l'importo minimo ritenuto necessario per l'avvio dei collegamenti in questione. Gli aiuti non devono comportare distorsioni della concorrenza nei pertinenti mercati che siano contrarie all'interesse comune,
- possono anche includere attività che hanno più ampi benefici e che non sono correlate a porti specifici, come la messa a disposizione di mezzi per operazioni di rompighiaccio e di dragaggio nonché sistemi di informazione, compresa la gestione del traffico e i sistemi di segnalazione elettronica.

6. Entro tre anni la Commissione presenta al comitato di cui all'articolo 18 un elenco iniziale di progetti specifici di interesse comune, concretizzando in tal modo il concetto di autostrade del mare. Tale elenco è altresì comunicato al Parlamento europeo.

7. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare sono sottoposti alla Commissione per approvazione.

▼B

SEZIONE 6

AEROPORTI*Articolo 13***Caratteristiche**

1. La rete aeroportuale transeuropea è costituita da aeroporti situati sul territorio comunitario e aperti alla circolazione aerea commerciale, che rispondono alle specifiche dell'allegato II. Questi aeroporti sono definiti in modo diverso a seconda del livello e del tipo di traffico che assicurano e a seconda della funzione che svolgono nell'ambito della rete. Essi consentono lo sviluppo dei collegamenti aerei e l'interconnessione tra il trasporto aereo e gli altri modi di trasporto.

2. I punti di collegamento internazionali e i punti di collegamento comunitari costituiscono il centro della rete aeroportuale transeuropea. I punti di collegamento internazionali assicurano la maggior parte dei collegamenti tra la Comunità e il resto del mondo. I punti di collegamento comunitari assicurano essenzialmente i collegamenti all'interno della Comunità, mentre i servizi extracomunitari costituiscono ancora una parte secondaria della loro attività. I punti di collegamento regionali e i punti d'accesso agevolano l'accesso al centro della rete o contribuiscono a dare sbocco alle regioni periferiche o isolate.

▼M2**▼C4**

3. Ove opportuno, i punti di collegamento internazionali e comunitari saranno gradualmente collegati a linee ad alta velocità della rete ferroviaria. La rete comprenderà le infrastrutture e gli impianti che permettano l'integrazione di servizi di trasporto aereo e ferroviario e, ove opportuno, di servizi di trasporto marittimo.

▼B

SEZIONE 7

RETE DI TRASPORTO COMBINATO**▼M1***Articolo 14***Caratteristiche**

La rete transeuropea di trasporto combinato è costituita:

- da linee ferroviarie e vie navigabili adatte al trasporto combinato, nonché vie marittime le quali, in collegamento con eventuali tratti stradali iniziali e/o finali, quanto più possibile brevi, consentono il trasporto di merci su lunghe distanze;
- da terminali intermodali dotati di strutture che consentono il transbordo fra le linee ferroviarie, le vie navigabili, le vie marittime e le strade;
- temporaneamente, dal materiale rotabile adeguato qualora le caratteristiche dell'infrastruttura, non ancora adattate, lo richiedano.



SEZIONE 8

RETE DI GESTIONE E DI INFORMAZIONE CONCERNENTE IL TRAFFICO MARITTIMO*Articolo 15***Caratteristiche**

La rete transeuropea di gestione e di informazione concernente il traffico marittimo comprende gli elementi che seguono:

- i servizi di gestione del traffico marittimo costiero o portuale,
- i sistemi di posizionamento delle navi,
- i sistemi di resoconto delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti,
- i sistemi di comunicazione in caso di pericolo e per la sicurezza in mare,

onde garantire un elevato livello di sicurezza e di efficienza del traffico marittimo e di protezione dell'ambiente nelle zone marittime dipendenti dagli Stati membri della Comunità.

SEZIONE 9

RETE DI GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO*Articolo 16***Caratteristiche**

La rete transeuropea di gestione del traffico aereo comprende lo spazio aereo destinato alla circolazione aerea generale, le rotte aeree, i supporti alla navigazione aerea, i sistemi di pianificazione e gestione dei flussi di traffico e il sistema di controllo del traffico aereo (centri di controllo, mezzi di sorveglianza e di comunicazione) necessari allo smaltimento sicuro ed efficace del traffico aereo nello spazio aereo europeo.

SEZIONE 10

RETE DI POSIZIONAMENTO E DI NAVIGAZIONE*Articolo 17***Caratteristiche**

La rete transeuropea di sistemi di posizionamento e di navigazione comprende i sistemi di posizionamento e di navigazione via satellite e i sistemi definiti nell'ambito del futuro piano europeo di radionavigazione. Tali sistemi offrono un servizio di posizionamento e di navigazione che tutti i modi di trasporto possono utilizzare in modo affidabile ed efficiente.

▼M2

▼C4

SEZIONE 10 *bis***COORDINAMENTO TRA STATI MEMBRI***Articolo 17 bis***Coordinatore europeo**

1. Per facilitare l'attuazione coordinata di taluni progetti, in particolare progetti transfrontalieri o sezioni transfrontaliere di essi, che figurano tra quelli dichiarati di interesse europeo ai sensi dell'articolo 19 *bis*, la Commissione può designare, d'accordo con gli Stati membri interessati e previa consultazione del Parlamento europeo, una persona denominata «coordinatore europeo». Il coordinatore europeo agisce a nome e per conto della Commissione. Di norma il suo mandato riguarda un unico progetto, soprattutto nel caso di un progetto transfrontaliero, ma se necessario può essere esteso a interi assi principali. Il coordinatore europeo elabora insieme agli Stati membri interessati un piano di lavoro per le sue attività.

2. Il coordinatore europeo è scelto in particolare in funzione della sua esperienza nell'ambito di istituzioni europee e della sua conoscenza delle questioni relative al finanziamento e alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti.

3. La decisione della Commissione sulla nomina del coordinatore europeo precisa le modalità di svolgimento dei compiti di cui al paragrafo 5.

4. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo e gli forniscono le informazioni necessarie affinché egli possa eseguire i compiti di cui al paragrafo 5.

5. Il coordinatore europeo:

- a) in cooperazione con gli Stati membri interessati, promuove metodi comuni di valutazione dei progetti, e laddove opportuno, consiglia i promotori di progetti in merito alla copertura finanziaria dei progetti;
- b) redige ogni anno una relazione all'attenzione del Parlamento europeo, della Commissione e degli Stati membri interessati sui progressi compiuti nell'attuazione del progetto o dei progetti di cui è responsabile, sui nuovi sviluppi della regolamentazione o di altro tipo suscettibili di influire sulle caratteristiche dei progetti, nonché su eventuali difficoltà e ostacoli che potrebbero provocare un ritardo significativo rispetto alle date indicate nell'allegato III;
- c) consulta, insieme agli Stati membri interessati, le autorità regionali e locali, gli operatori, gli utenti dei trasporti e i rappresentanti della società civile, onde conoscere meglio la domanda di servizi di trasporto, le possibilità di finanziamenti per investimenti e il tipo di servizi da fornire per agevolare l'accesso a detti finanziamenti.

6. Senza pregiudizio delle procedure applicabili stabilite dalle legislazioni comunitaria e nazionale, la Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo al momento dell'esame delle domande di finanziamento comunitario concernenti progetti o gruppi di progetti per i quali il coordinatore è responsabile.

▼ B

SEZIONE 11

DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 18▼ M2▼ C4**Comitato per il controllo degli orientamenti e lo scambio di informazioni**

1. Gli Stati membri forniscono alla Commissione un compendio dei piani e dei programmi nazionali che essi elaborano ai fini dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per i progetti dichiarati di interesse europeo di cui all'articolo 19 *bis*. Successivamente alla loro adozione, gli Stati membri trasmettono i piani e i programmi nazionali alla Commissione per informazione.

▼ B

2. È istituito presso la Commissione un comitato della rete transeuropea dei trasporti, in appresso denominato «comitato», composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione. Il comitato procede allo scambio di informazioni sui piani e sui programmi comunicati dagli Stati membri e su qualsiasi problema inerente allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

▼ M2▼ C4

3. La Commissione riferisce ogni due anni al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo ed al Comitato delle regioni sull'attuazione degli orientamenti descritti nella presente decisione. Il Comitato istituito ai sensi del paragrafo 2 assiste la Commissione nell'elaborazione della relazione. La relazione è corredata all'occorrenza da proposte legislative intese a rivedere gli orientamenti; tali proposte legislative possono, se necessario, includere nell'elenco di progetti prioritari di cui all'allegato III modifiche o integrazioni di progetti conformi all'articolo 19, paragrafo 1. La revisione tiene conto in particolare dei progetti che contribuiscono alla coesione territoriale dell'Unione europea in conformità dell'articolo 19, paragrafo 1, lettera e).

*Articolo 19***Progetti prioritari**

1. I progetti prioritari sono progetti di interesse comune contemplati all'articolo 7 il cui esame accerta che essi:

- a) mirano ad eliminare una strozzatura o a ultimare un raccordo mancante su un grande asse della rete transeuropea, in particolare i progetti transfrontalieri e i progetti che attraversano barriere naturali o che comprendono una tratta transfrontaliera;
- b) hanno dimensioni tali che una pianificazione a lungo termine a livello europeo apporta un valore aggiunto significativo;
- c) presentano, nel complesso, benefici netti socioeconomici potenziali e altri vantaggi socioeconomici;
- d) migliorano in modo significativo la mobilità di merci e persone tra Stati membri, contribuendo anche all'interoperabilità delle reti nazionali;
- e) contribuiscono alla coesione territoriale dell'Unione europea integrando le reti dei nuovi Stati membri e migliorando le connessioni con le regioni periferiche ed insulari;
- f) contribuiscono allo sviluppo sostenibile dei trasporti, migliorando la sicurezza e riducendo i danni all'ambiente causati dai trasporti, pro-

▼ **C4**

movendo in particolare un trasferimento modale verso la ferrovia, il trasporto intermodale, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo;

- g) dimostrano l'impegno degli Stati membri interessati a realizzare studi e procedure di valutazione in tempo utile per ultimare i lavori entro una data concordata in precedenza, basata su piani nazionali o altri documenti equivalenti relativi al progetto in questione.

2. I progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010, le loro sezioni e le date convenute per il completamento dei lavori di cui al paragrafo 1, lettera g), sono indicati all'allegato III.

3. Entro il 2010, la Commissione elabora una relazione sull'andamento dei lavori e propone, se necessario, di modificare l'elenco dei progetti prioritari indicati all'allegato III in conformità con il paragrafo 1.

*Articolo 19 bis***Dichiarazione di interesse europeo**

1. I progetti prioritari indicati all'allegato III sono dichiarati di interesse europeo. Tale dichiarazione è effettuata soltanto secondo la procedura stabilita nel trattato e negli atti fondati su di esso.

2. Senza pregiudicare la base giuridica degli strumenti finanziari comunitari in questione:

- a) al momento della presentazione di progetti nel quadro del Fondo di coesione, conformemente all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1164/94 del Consiglio, del 16 maggio 1994, che istituisce un Fondo di coesione ⁽¹⁾, gli Stati membri accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo;
- b) al momento della presentazione di progetti nel quadro del bilancio riservato alle reti transeuropee, conformemente agli articoli 9 e 10 del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee ⁽²⁾, gli Stati membri accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo;
- c) la Commissione incoraggia gli Stati membri a tener conto dei progetti dichiarati di interesse europeo al momento della programmazione dei fondi strutturali, in particolare nelle regioni che rientrano nell'Obiettivo 1, tenuto conto dei piani nazionali in materia di trasporti che rientrano nell'ambito dei quadri comunitari di sostegno esistenti;
- d) la Commissione provvede affinché i paesi beneficiari dello strumento strutturale di preadesione, al momento della presentazione dei loro progetti nel quadro di questo strumento e conformemente agli articoli 2 e 7 del regolamento (CE) n. 1267/1999 del Consiglio, del 21 giugno 1999, che istituisce uno strumento per le politiche strutturali di preadesione ⁽³⁾, accordino adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.

3. Al momento della formulazione delle previsioni delle sue esigenze finanziarie, la Commissione accorda adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.

⁽¹⁾ GU L 130 del 25.5.1994, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione 2003.

⁽²⁾ GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 143 del 30.4.2004, pag. 46).

⁽³⁾ GU L 161 del 26.6.1999, pag. 73. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 769/2004 (GU L 123 del 27.4.2004, pag. 1).

▼C4

4. Qualora risulti che l'avvio dei lavori di uno dei progetti dichiarati di interesse europeo ha o avrà un ritardo significativo rispetto alla scadenza del 2010, la Commissione chiede agli Stati membri interessati di fornire entro tre mesi le ragioni di detto ritardo. Sulla scorta della risposta fornita, la Commissione consulta tutti gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo.

La Commissione, previa consultazione del comitato di cui all'articolo 18, paragrafo 2, e nel quadro del monitoraggio dell'attuazione del progetto dichiarato di interesse europeo e nel rispetto del principio di proporzionalità, può decidere di adottare le misure appropriate. Gli Stati membri interessati hanno la possibilità di sottoporre osservazioni su dette misure prima della loro adozione.

Il Parlamento europeo è informato immediatamente in merito all'adozione di qualsiasi misura.

Nell'adottare tali misure, la Commissione tiene in debita considerazione la parte di responsabilità di ciascuno degli Stati membri interessati dal ritardo e si astiene dal prendere misure che possano avere ripercussioni sulla realizzazione del progetto in uno Stato membro cui non è imputabile detto ritardo.

5. Se uno dei progetti dichiarati di interesse europeo non è sostanzialmente ultimato entro un periodo di tempo ragionevole dalla scadenza della data di completamento prevista, indicata nell'allegato III, e tutti gli Stati membri interessati sono responsabili di tale ritardo, la Commissione riesamina il progetto secondo la procedura di cui al paragrafo 4, al fine di revocare la sua classificazione di progetto dichiarato di interesse europeo mediante la procedura di revisione di cui all'articolo 18, paragrafo 3. La Commissione riesamina, in tutti i casi, il progetto al termine di un periodo di quindici anni dalla data in cui il progetto è stato dichiarato di interesse europeo ai sensi della presente decisione.

6. Cinque anni dopo il completamento di un progetto dichiarato di interesse europeo o di una delle sue sezioni, gli Stati membri interessati elaborano una valutazione dei suoi effetti socioeconomici e ambientali, includendo gli effetti sugli scambi e sulla libera circolazione delle persone e delle merci tra Stati membri, sulla coesione territoriale e sullo sviluppo sostenibile. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i risultati di detta valutazione.

7. Se un progetto di interesse europeo comprende una sezione transfrontaliera che sia indivisibile dal punto di vista tecnico e finanziario, gli Stati membri interessati coordinano le loro procedure per valutarne l'impatto socioeconomico e si adoperano al massimo per eseguire un'indagine transnazionale prima del rilascio delle autorizzazioni a costruire e nell'ambito del quadro esistente.

8. Altre sezioni di progetti di interesse europeo sono coordinate sul piano bilaterale o multilaterale dagli Stati membri caso per caso.

9. Le azioni coordinate o le indagini transnazionali di cui al paragrafo 7 non incidono sugli obblighi previsti dalla legislazione comunitaria in materia di tutela dell'ambiente, in particolare quelle relative alla valutazione dell'impatto ambientale. Gli Stati membri interessati informano la Commissione dell'avvio e del risultato di dette azioni coordinate o indagini transnazionali. La Commissione inserisce tali informazioni nella relazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3.

Articolo 19 ter

Sezioni transfrontaliere

Nel quadro di taluni progetti prioritari le sezioni transfrontaliere tra due Stati membri, incluse le autostrade del mare, sono individuate da tali Stati sulla base dei criteri definiti dal comitato istituito all'articolo 18, paragrafo 2, e notificate alla Commissione. Queste sono in particolare sezioni indivisibili dal punto di vista tecnico e finanziario o riguardo

▼ C4

alle quali gli Stati membri interessati si impegnano congiuntamente e predispongono una struttura comune.

▼ B

*Articolo 22***Abrogazione**

La decisione 78/174/CEE del Consiglio, del 20 febbraio 1978, che istituisce una procedura di consultazione e crea un comitato in materia di infrastrutture dei trasporti ⁽¹⁾ è abrogata.

Articolo 23

La presente decisione entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 24

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

⁽¹⁾ GU n. L 54 del 25. 2. 1978, pag. 16.

▼B*ALLEGATO I***SCHEMI DELLE RETI ILLUSTRATI CON CARTE ⁽¹⁾****▼M2****▼C4***Sezione 2: Rete stradale*

- 2.0. Europa
- 2.1. Belgio
- 2.2. Danimarca
- 2.3. Germania
- 2.4. Grecia
- 2.5. Spagna
- 2.6. Francia
- 2.7. Irlanda
- 2.8. Italia
- 2.9. Lussemburgo
- 2.10. Paesi Bassi
- 2.11. Austria
- 2.12. Portogallo
- 2.13. Finlandia
- 2.14. Svezia
- 2.15. Regno Unito

▼M3

- 2.16. Bulgaria
- 2.17. Romania

▼C4*Sezione 3: Rete ferroviaria*

- 3.0. Europa
- 3.1. Belgio
- 3.2. Danimarca
- 3.3. Germania
- 3.4. Grecia
- 3.5. Spagna
- 3.6. Francia
- 3.7. Irlanda
- 3.8. Italia
- 3.9. Lussemburgo
- 3.10. Paesi Bassi
- 3.11. Austria
- 3.12. Portogallo
- 3.13. Finlandia
- 3.14. Svezia
- 3.15. Regno Unito

⁽¹⁾ Le carte si riferiscono alle sezioni corrispondenti contenute nel dispositivo e/o nell'allegato II.

▼ **M3**

3.16. Bulgaria

3.17. Romania

▼ **C4***Sezione 4: Rete delle vie navigabili interne e porti di navigazione interna*▼ **M3**

Bulgaria

Romania

▼ **A1***Sezione 5: Porti marittimi — Categoria A*

5.0 Europa

5.1 Mar Baltico

5.2 Mare del Nord

5.3 Oceano Atlantico

5.4 Mar Mediterraneo — parte occidentale

5.5 Mar Mediterraneo — parte orientale

5.6 Cipro

5.7 Malta

▼ **M3**

5.8 Bulgaria

5.9 Romania

▼ **M2**▼ **C4***Sezione 6: Rete aeroportuale*

6.0. Europa

6.1. Belgio/Danimarca/Germania/Lussemburgo/Paesi Bassi/Austria

6.2. Grecia

6.3. Spagna/Portogallo

6.4. Francia

6.5. Irlanda/Regno Unito

6.6. Italia

6.7. Finlandia/Svezia

▼ **M3**

6.8 Bulgaria

6.9 Romania

▼ **A1***Sezione 7: Rete di trasporto combinato*

7.1 A. Ferrovia

B. Ferrovia su grande scala

7.2 Vie navigabili

▼ **B**

NB: Il termine «pianificato» nella legenda delle carte comprende tutte le tappe dei progetti d'infrastruttura d'interesse comune, dai primi studi fino alla costruzione.

▼B

SEZIONE 2
RETE STRADALE

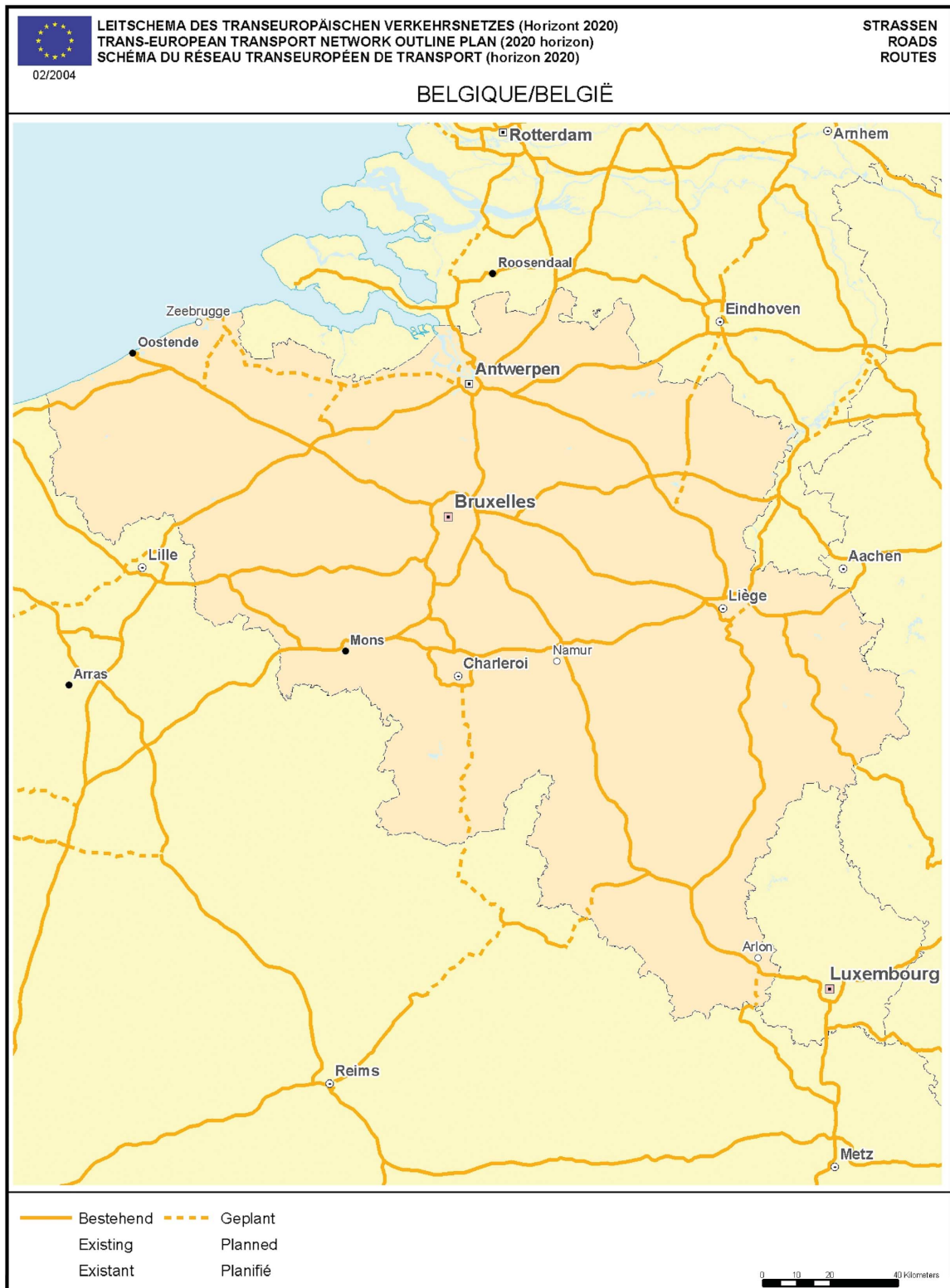
▼ M3▼ C4

2.0



▼ **C4**

2.1



▼ C4

2.2



▼ C4

2.3



▼ C4

2.4



▼ C4

2.5



▼ C4

2.6



▼ C4

2.7



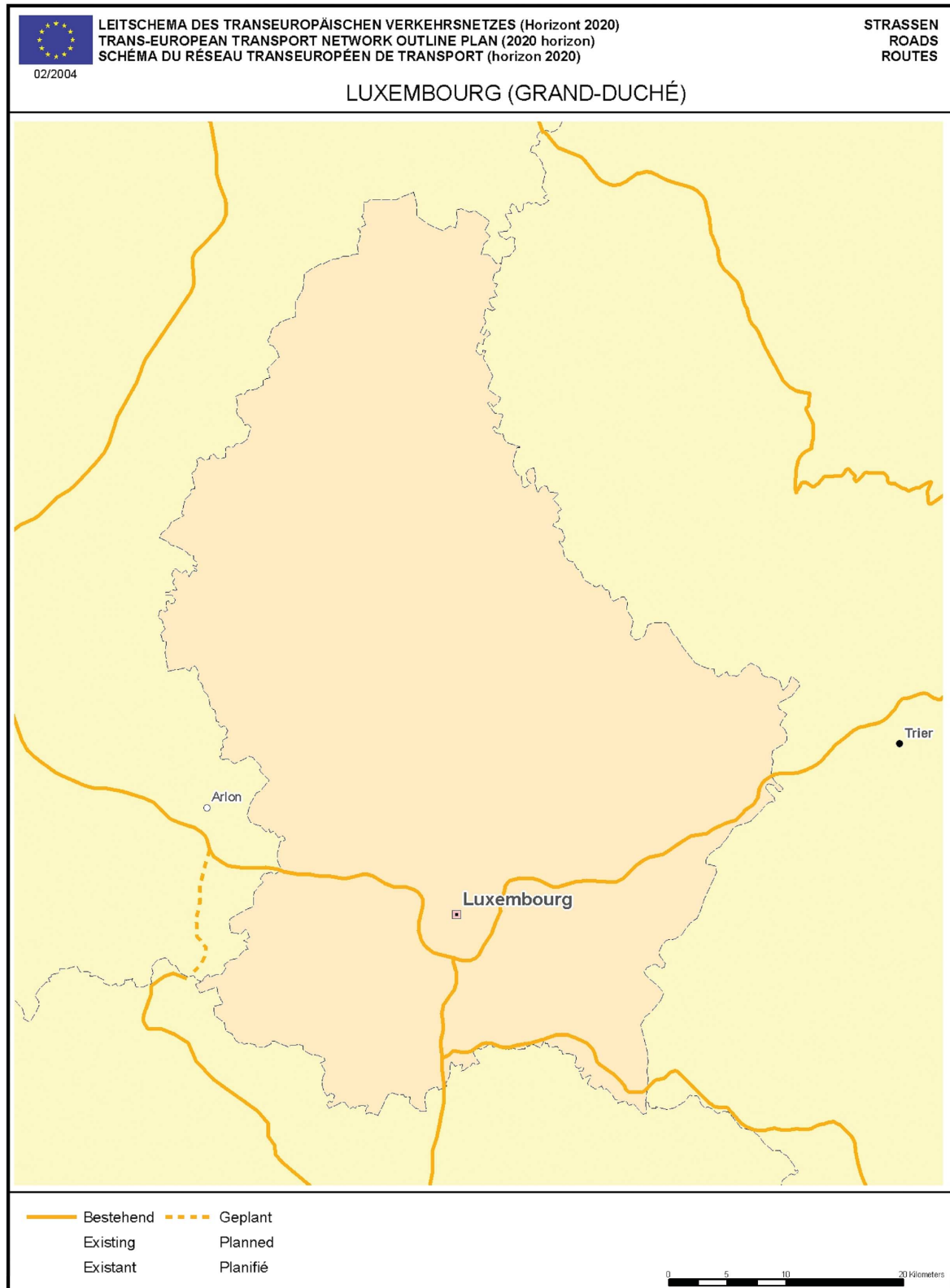
▼ C4

2.8



▼ **C4**

2.9



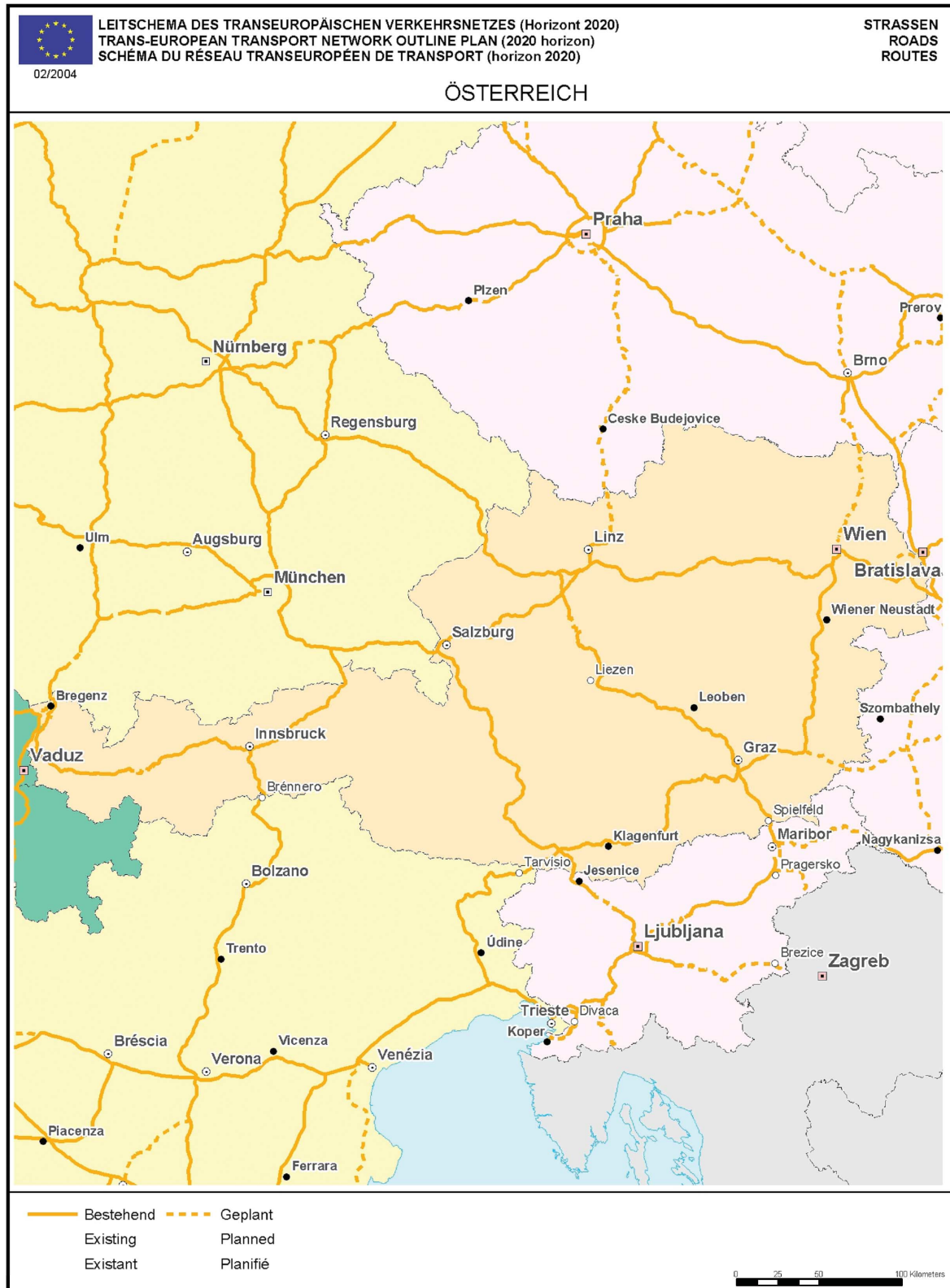
▼ C4

2.10



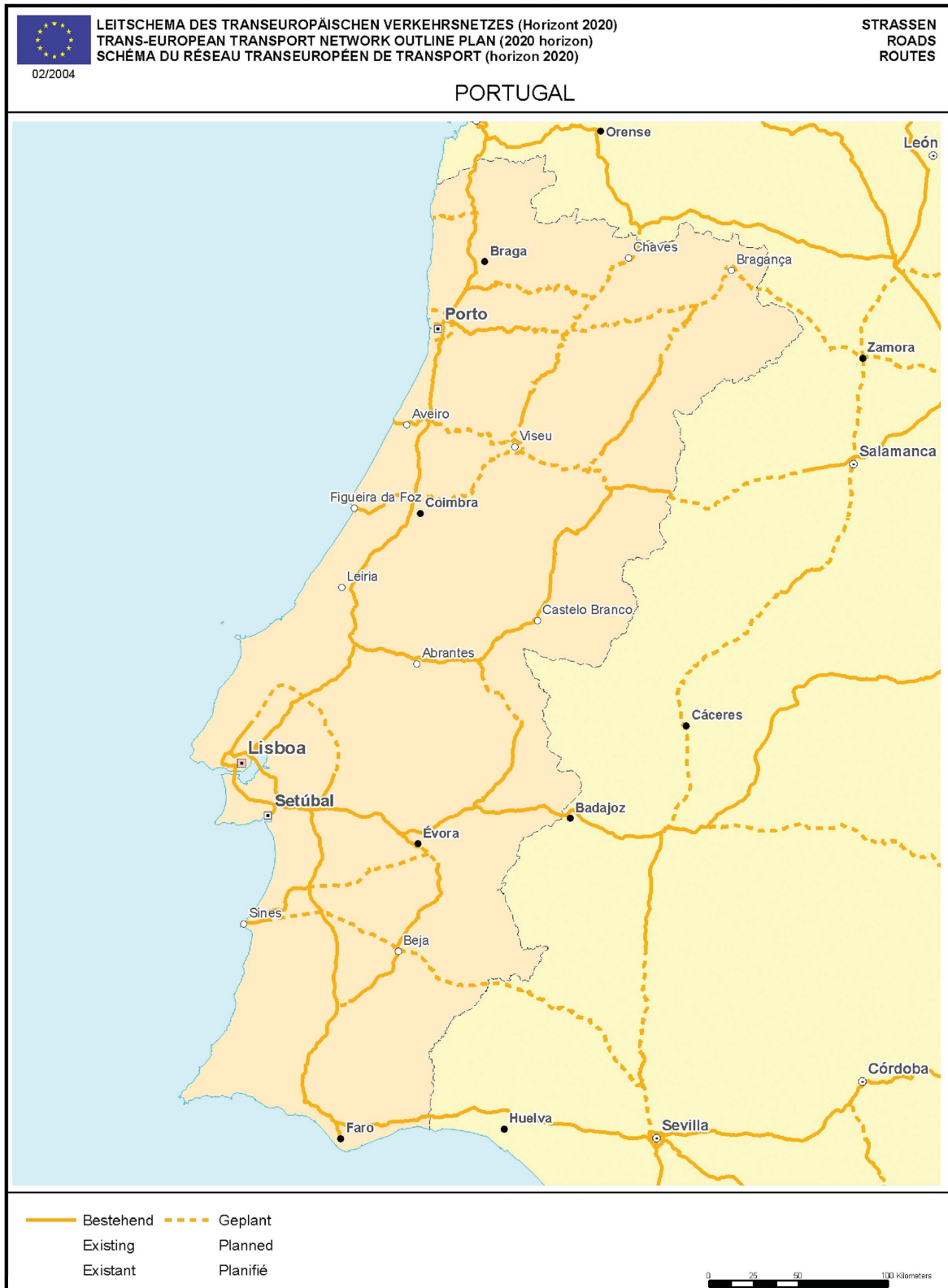
▼ C4

2.11



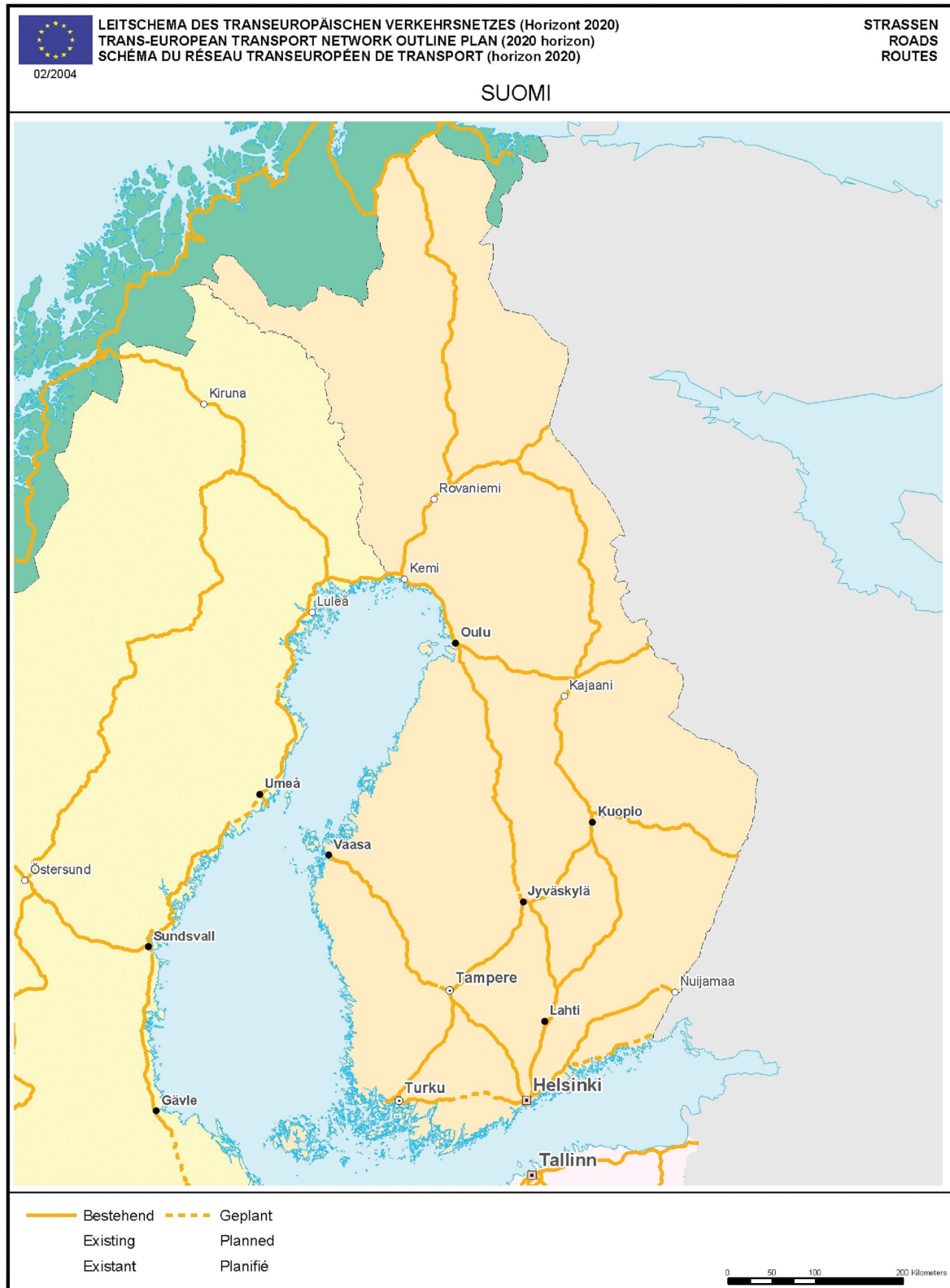
▼ C4

2.12



▼ C4

2.13



▼ C4

2.14



▼ C4

2.15



▼ M3

▼ M3



▼B

SEZIONE 3
RETE FERROVIARIA

▼M3

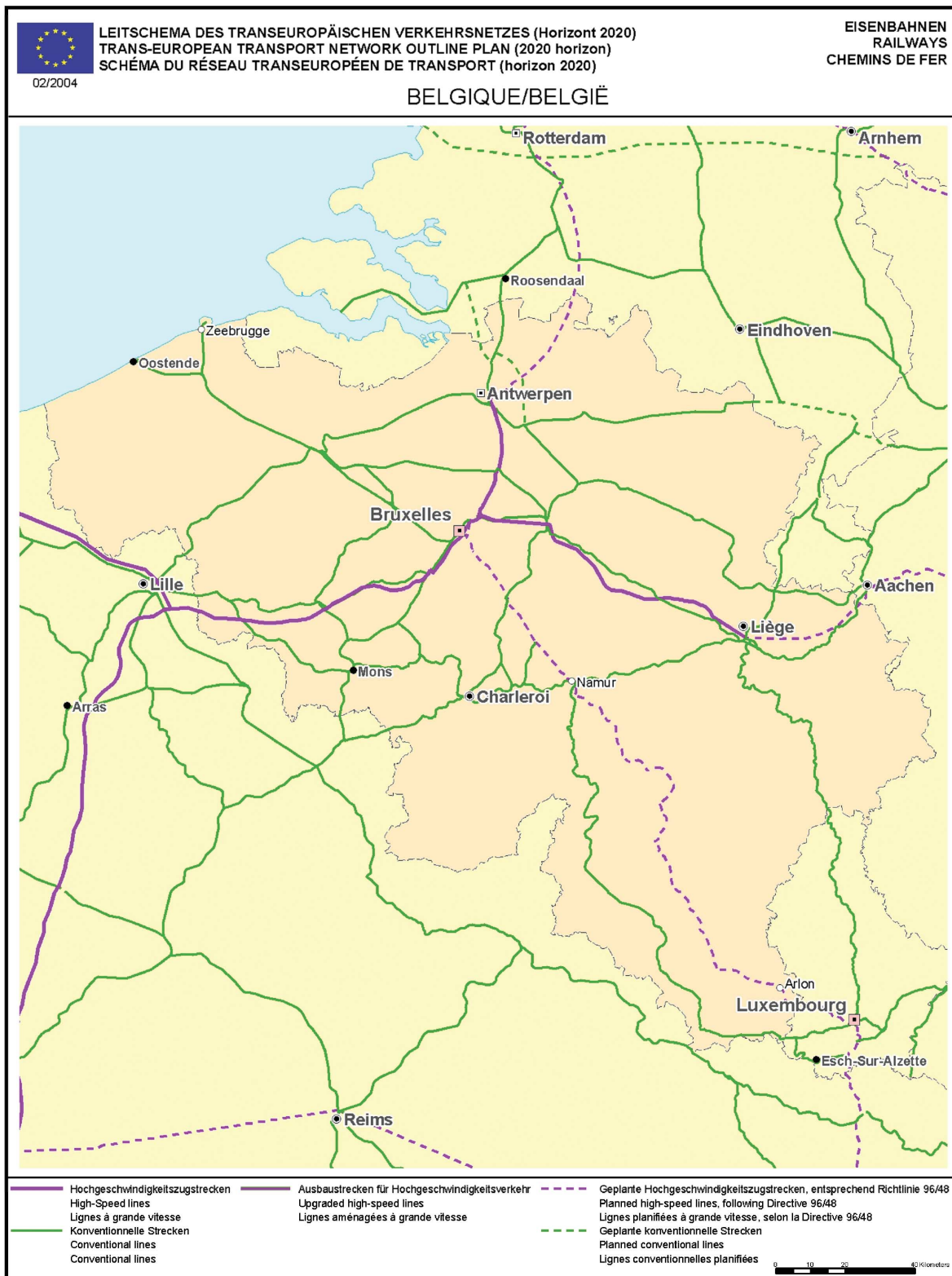
▼C4

3.0



▼ C4

3-1



▼ C4

3-2



▼ C4

3-3



▼ C4

3-4



▼ C4

3-5



▼ C4

3-6



▼ C4

3-7



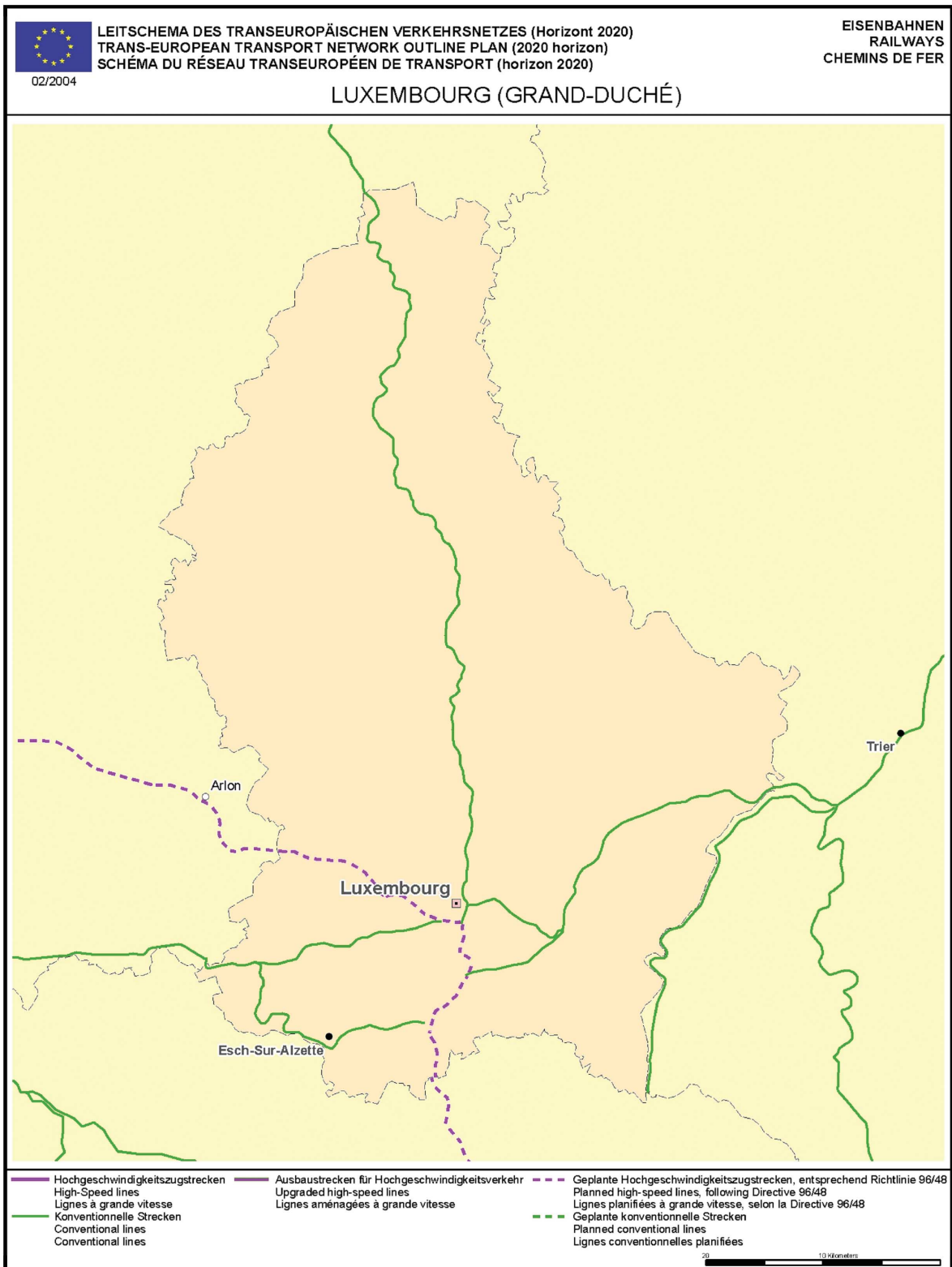
▼ C4

3-8



▼ C4

3-9



▼ C4

3-10



▼ C4

3-11



▼ C4

3-12



▼ C4

3-13



▼ C4

3-14



▼ C4

3-15



▼ **M3**

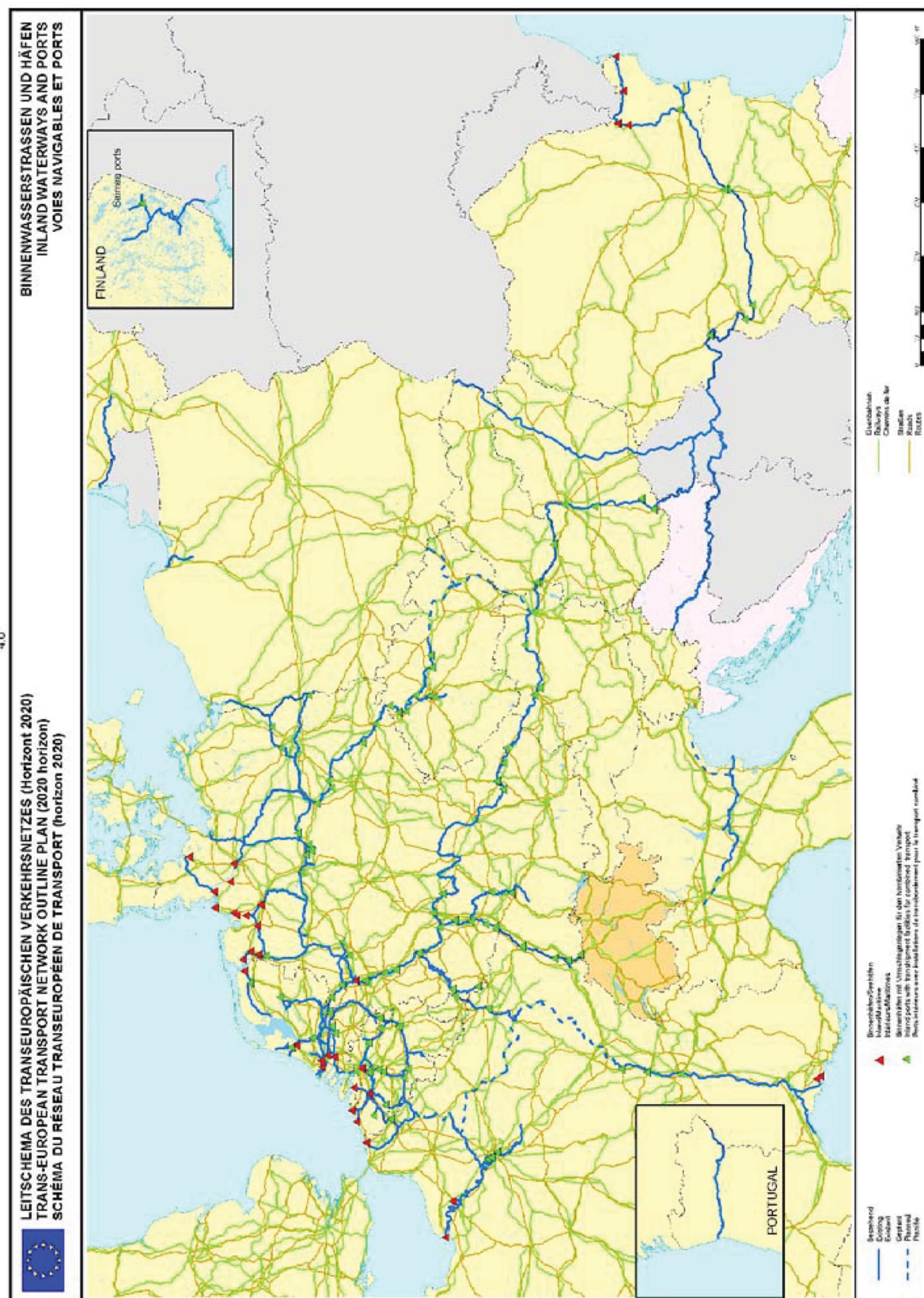
▼ M3



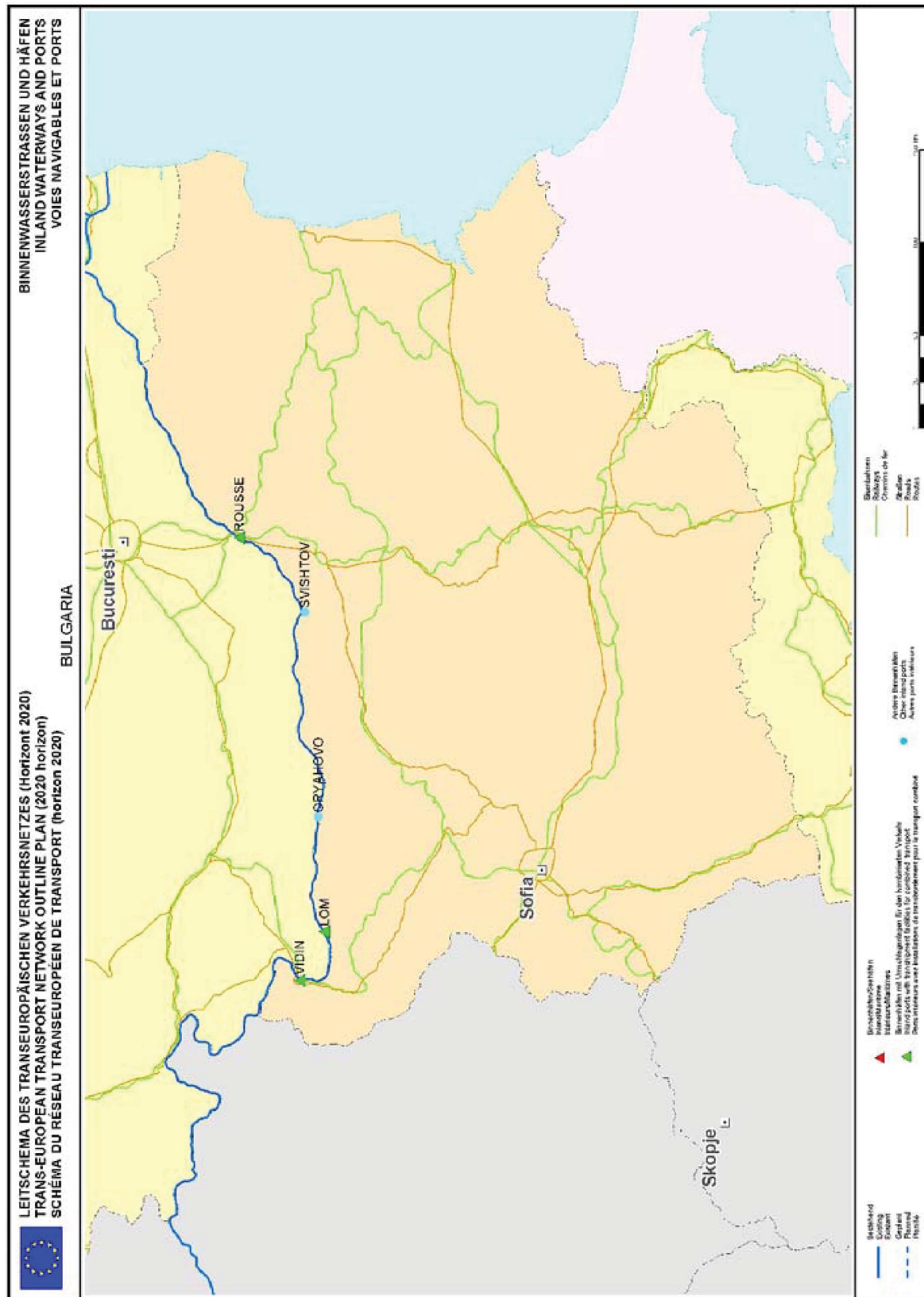
▼ M1

SEZIONE 4

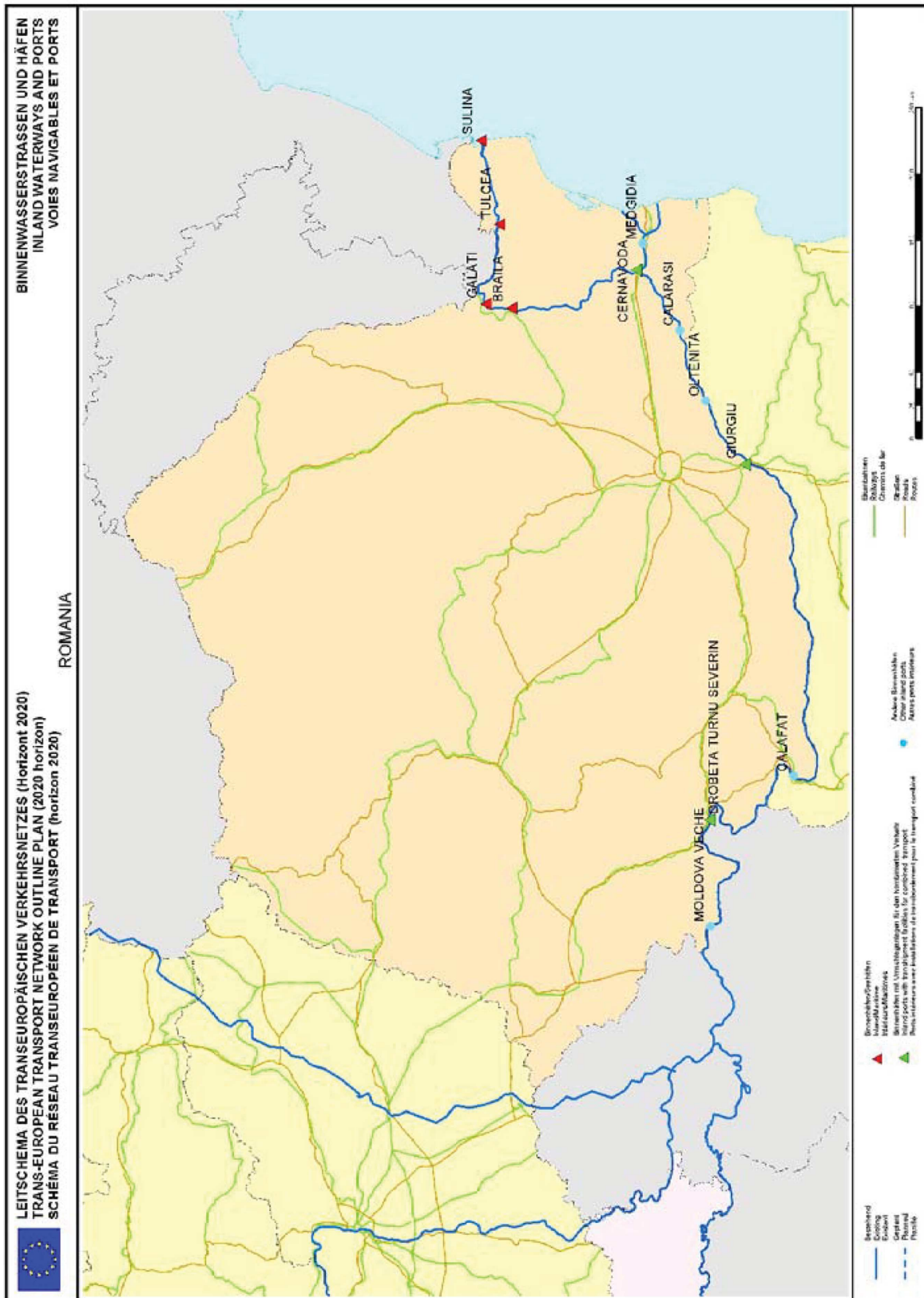
RETE DELLE VIE NAVIGABILI E PORTI DI NAVIGAZIONE INTERNA



▼ M3



▼ M3



▼ M1

SEZIONE 5

PORTI MARITTIMI — CATEGORIA A

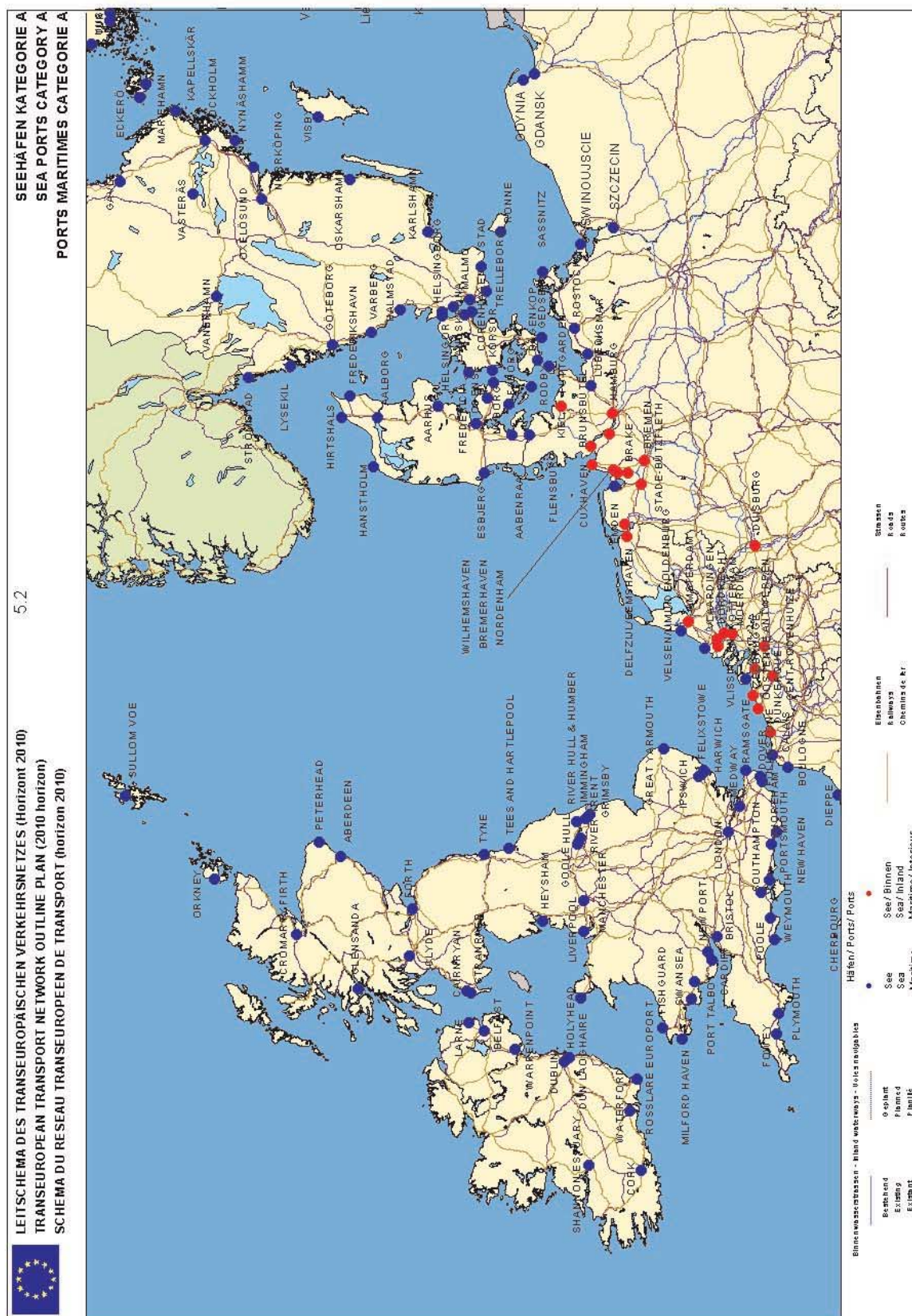
▼ M3

5.0



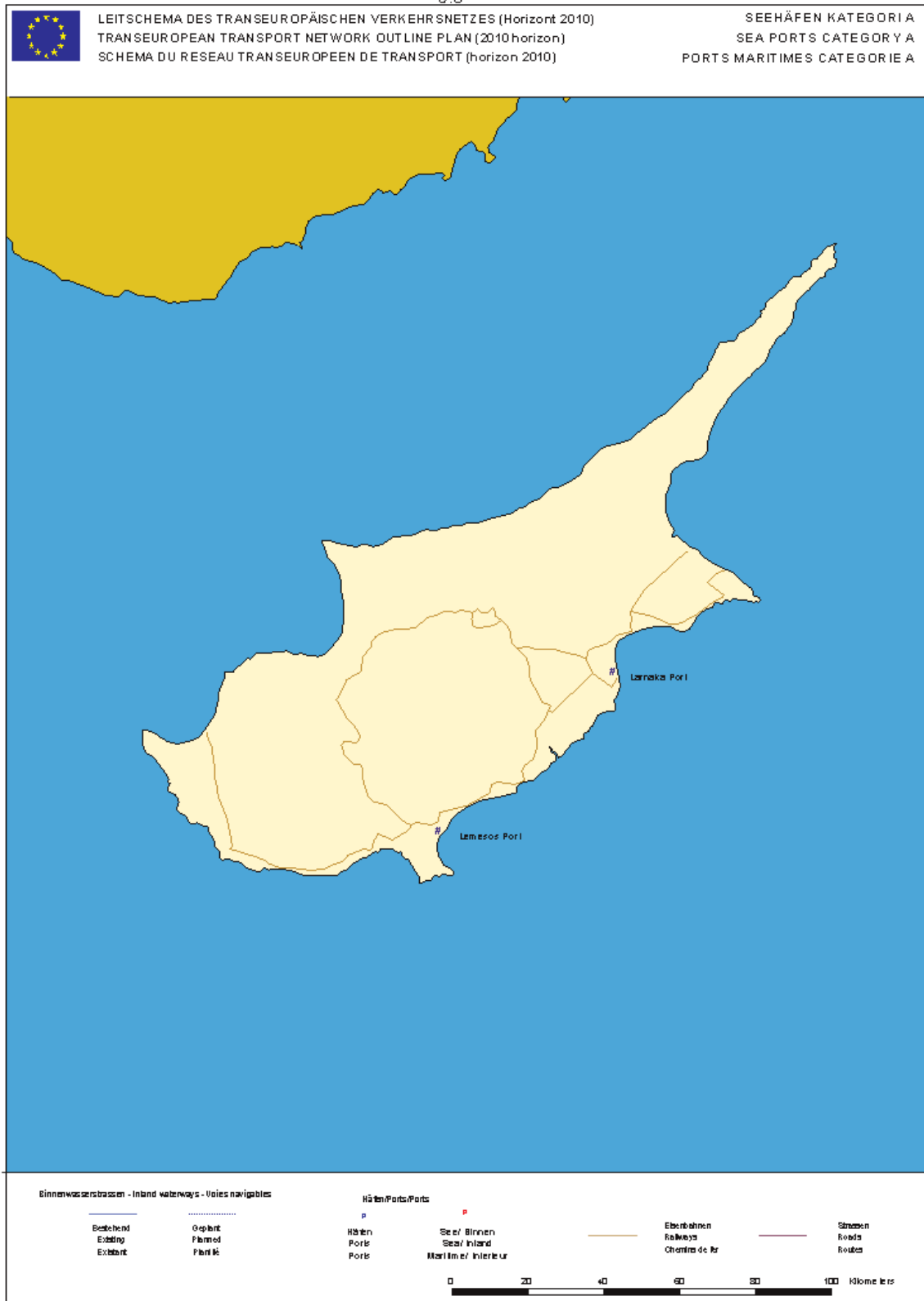
▼ **A1**

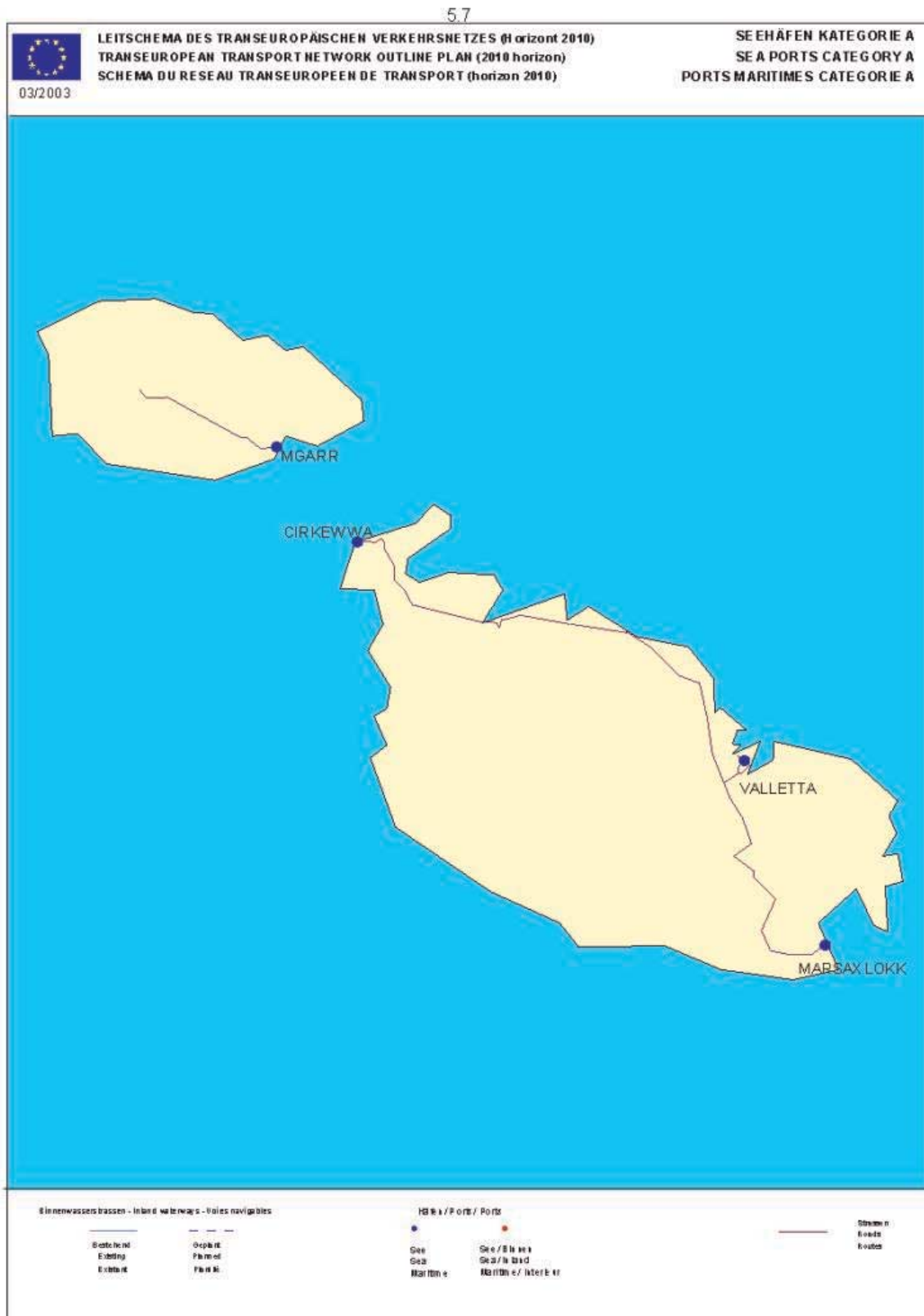
▼ A1



▼ A1

5.6



▼ A1

▼ M3



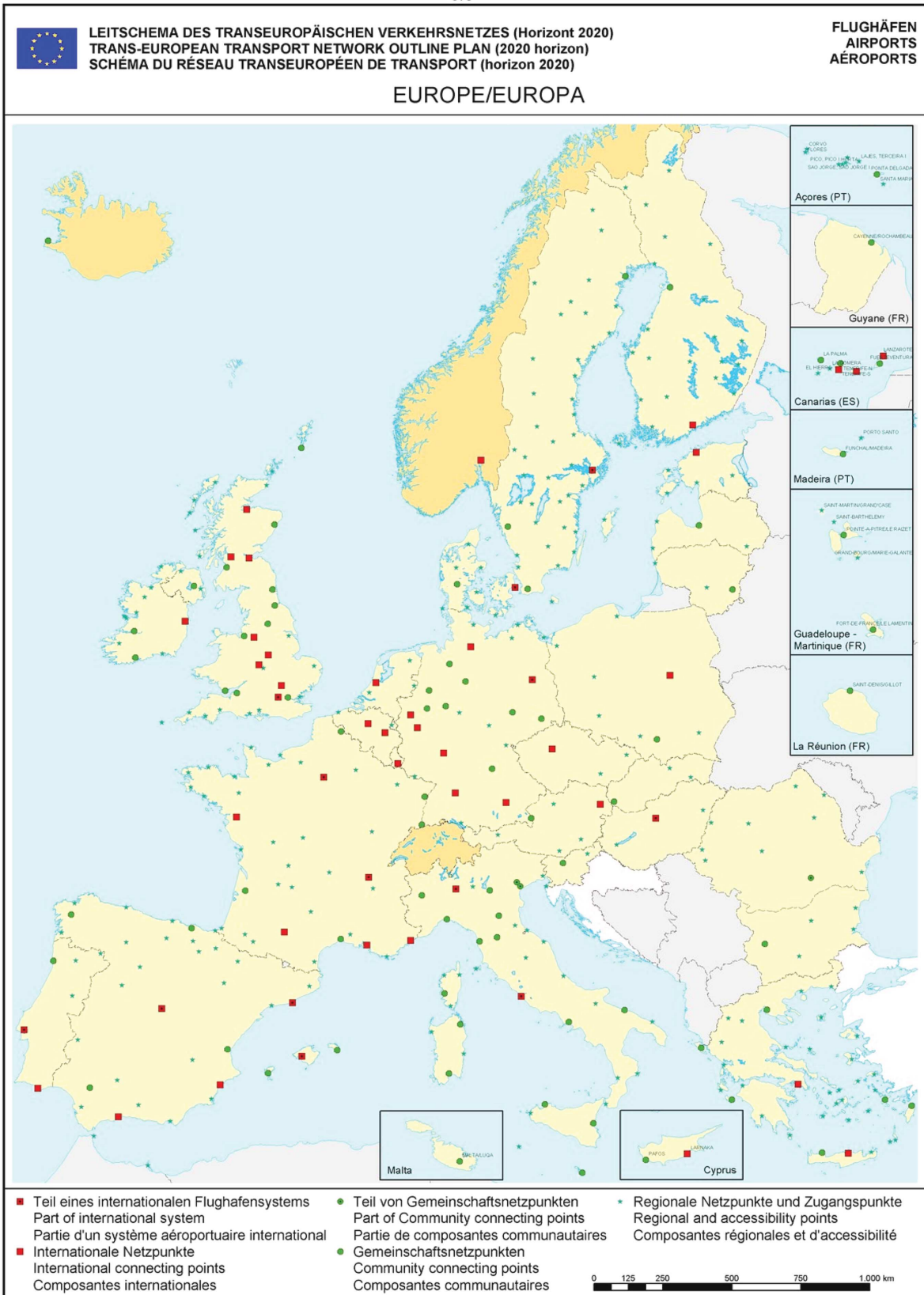
▼B

SEZIONE 6
AEROPORTI

▼M3

▼C4

6.0



▼ C4

6.1



▼ C4

6.2



▼ C4

6.3



▼ C4

6.4



▼ C4

6.5



▼ C4

6.6



▼ C4

6.7



▼ M3

▼ M3



▼B

SEZIONE 7

RETE DI TRASPORTO COMBINATO

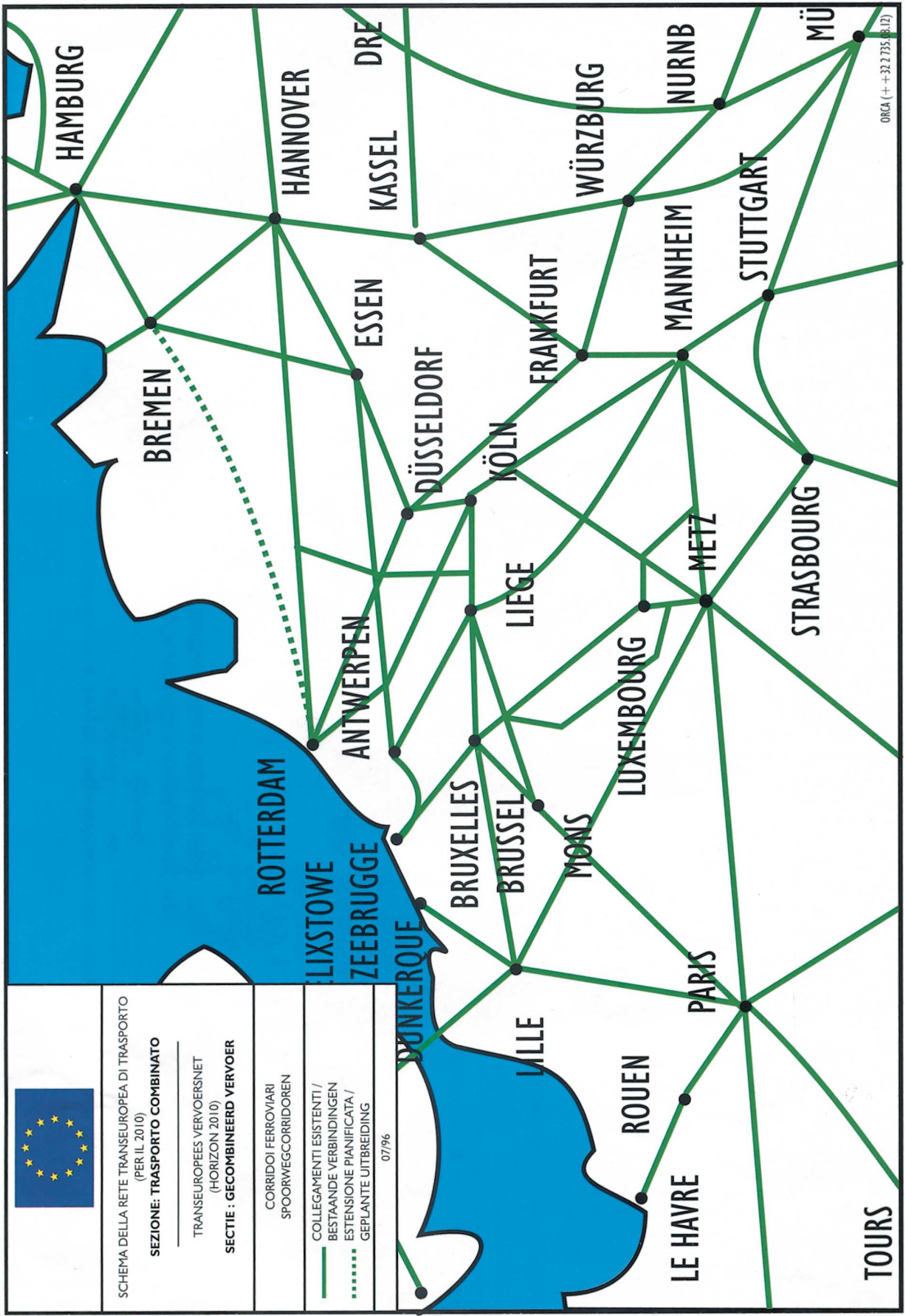
▼ M3

7.1-A



▼B

7.I-B



▼MI

▼B*ALLEGATO II***CRITERI E SPECIFICHE DEI PROGETTI D'INTERESSE COMUNE ⁽¹⁾**

Sezione 2: Rete stradale

Sezione 3: Rete ferroviaria

Sezione 4: Rete delle vie navigabili e porti di navigazione interna

Sezione 5: Porti marittimi

Sezione 6: Aeroporti

Sezione 7: Rete di trasporto combinato

Sezione 8: Rete di gestione e di informazione concernente il traffico marittimo

Sezione 9: Rete di gestione del traffico aereo

Sezione 10: Rete di posizionamento e di navigazione

*Sezione 2***Rete stradale**

Oltre ai progetti relativi ai collegamenti che figurano nell'allegato I, è considerato d'interesse comune qualsiasi progetto di infrastruttura relativo a tali collegamenti riguardante:

A. lo sviluppo della rete, in particolare:

- l'ampliamento di autostrade o la ristrutturazione di strade di qualità elevata,
- la realizzazione o la ristrutturazione di tangenziali metropolitane o di agglomerati urbani,
- il rafforzamento dell'interoperabilità delle reti nazionali;

B. lo sviluppo dei sistemi di gestione del traffico e di informazione degli utenti, in particolare:

- la creazione di infrastrutture telematiche di raccolta di dati sul traffico,
- lo sviluppo dei centri di informazione sul traffico e dei centri di controllo del traffico, compreso lo scambio di dati fra centri di informazione sul traffico di diversi paesi,
- la creazione di servizi di informazione stradale, in particolare RDS-TMC ⁽²⁾,
- l'interoperabilità tecnica delle infrastrutture telematiche.

⁽¹⁾ Questi criteri e specifiche si riferiscono alle corrispondenti sezioni contenute nel dispositivo e/o nell'allegato I.

⁽²⁾ Sistema di messaggio digitale relativo al traffico stradale, basato sulla radio, che permette di accordare il flusso di messaggio generale alle esigenze individuali dell'utente della strada.

▼B*Sezione 3***Rete ferroviaria**

Oltre ai progetti relativi ai collegamenti che figurano nell'allegato I, è considerato d'interesse comune qualsiasi progetto di infrastruttura relativo a tali collegamenti riguardante:

- l'interoperabilità fra i sistemi ferroviari transeuropei,
- l'interconnessione con le reti degli altri modi di trasporto.

*Sezione 4***Rete delle vie navigabili e porti di navigazione interna****▼M1****Porti di navigazione interna**

I progetti d'interesse comune devono riguardare esclusivamente le infrastrutture aperte ad ogni utente su base non discriminatoria.

Oltre ai progetti inerenti ai collegamenti e ai porti di navigazione interna di cui all'allegato I, è considerato di interesse comune qualsiasi progetto di infrastruttura riguardante una o più delle categorie che seguono:

- 1) accesso al porto per via navigabile;
- 2) infrastruttura portuale all'interno dell'area portuale;
- 3) altre infrastrutture dei trasporti all'interno dell'area portuale;
- 4) altre infrastrutture dei trasporti che collegano il porto ai diversi elementi della rete transeuropea dei trasporti.

È considerato d'interesse comune qualsiasi progetto riguardante i seguenti lavori: la costruzione e la manutenzione di tutte le componenti del sistema generale dei trasporti aperto a tutti gli utenti all'interno della zona portuale e dei collegamenti con la rete nazionale o internazionale di trasporto; rientrano in particolare in tale contesto la infrastrutturazione primaria e la manutenzione di aree destinate a attività economiche e ad altri scopi connessi alle attività portuali, la costruzione e la manutenzione di collegamenti stradali e ferroviari, la costruzione e la manutenzione, compreso il dragaggio, degli accessi e degli altri specchi d'acqua nel porto, la costruzione e la manutenzione degli ausili alla navigazione e dei sistemi di gestione del traffico di comunicazione e d'informazione nel porto e nei suoi accessi.

▼B**Gestione del traffico**

È considerato d'interesse comune qualsiasi progetto di infrastruttura riguardante in particolare:

- un sistema di segnalazione e di guida delle navi, in particolare di quelle che trasportano merci pericolose o inquinanti;
- sistemi di comunicazione in caso di pericolo e per la sicurezza sulle vie navigabili.

▼M1*Sezione 5***Porti marittimi**

1. Condizioni comuni ai progetti d'interesse comune riguardanti i porti marittimi inclusi nella rete

I progetti d'interesse comune devono riguardare esclusivamente le infrastrutture aperte ad ogni utente su base non discriminatoria.

▼ **M1**

È considerato d'interesse comune qualsiasi progetto riguardante i seguenti lavori: la costruzione e la manutenzione di tutte le componenti del sistema generale dei trasporti aperto a tutti gli utenti all'interno della zona portuale e dei collegamenti con la rete nazionale o internazionale di trasporto; rientrano in particolare in tale contesto la infrastrutturazione primaria e la manutenzione di aree destinate a attività economiche e ad altri scopi connessi alle attività portuali, la costruzione e la manutenzione di collegamenti stradali e ferroviari, la costruzione e la manutenzione, compreso il dragaggio, degli accessi e degli altri specchi d'acqua nel porto, la costruzione e la manutenzione degli ausili alla navigazione e dei sistemi di gestione del traffico di comunicazione e d'informazione nel porto e nei suoi accessi.

2. Specifiche dei progetti di interesse comune relativi alla rete portuale marittima

Sono considerati di interesse comune i progetti rispondenti alle seguenti specifiche:

Specifiche del progetto	Categorie di porti
I. Promozione del trasporto marittimo a corto raggio	
Infrastruttura necessaria per lo sviluppo del trasporto marittimo e marittimo-fluviale a corto raggio	Progetti relativi ai porti della categoria A
II. Accessi ai porti	
Accessi ai porti per mare o via navigabile	Progetti relativi ai porti della categoria A e B
Accessibilità permanente ai porti del Mar Baltico situati approssimativamente a 60° di latitudine nord e oltre, comprese le spese relative alle attrezzature destinate ai lavori per rompere il ghiaccio durante l'inverno	Progetti relativi ai porti delle categorie A, B e C
Creazione o miglioramento dell'accesso all'hinterland che collega il porto ai vari elementi della rete transeuropea di trasporto mediante collegamenti ferroviari, stradali o per via navigabile	Progetti relativi ai porti della categoria A
Adeguamento dell'accesso esistente all'hinterland che collega il porto ai vari elementi della rete transeuropea di trasporto mediante collegamenti ferroviari, stradali e per via navigabile	Progetti relativi ai porti delle categorie A e B
III. Infrastruttura portuale all'interno della zona portuale	
Adeguamento dell'infrastruttura portuale per aumentare l'efficienza intermodale	Progetti relativi ai porti delle categorie A e B
Miglioramento dell'infrastruttura portuale, in particolare nei porti insulari e nelle regioni periferiche e ultraperiferiche	Progetti relativi ai porti della categoria C
Sviluppo e installazione di sistemi di gestione e informativi, come ad esempio l'EDI (interscambio di dati elettronici) o di altri sistemi di gestione elettronica del traffico merci e passeggeri che utilizzano tecnologie integrate	Progetti relativi ai porti delle categorie A, B e C
Sviluppo degli impianti portuali di raccolta per i rifiuti	Progetti relativi ai porti delle categorie A, B e C



Sezione 6

Aeroporti

I. Criteri di selezione degli aeroporti di interesse comune

Gli aeroporti di interesse comune devono rispondere ai criteri di uno dei punti di collegamento che seguono:

1. I punti di collegamento internazionali comprendono

- qualsiasi aeroporto o sistema aeroportuale ⁽¹⁾:
 - con volume annuo di movimento passeggeri pari o superiore a 5 000 000 meno il 10 %, oppure
 - con volume annuo di movimento di aerei commerciali pari o superiore a 100 000, oppure
 - con volume annuo di carico pari o superiore a 150 000 t, oppure
 - con volume annuo di movimento di passeggeri extracomunitari pari o superiore a 1 000 000,
- oppure
- qualsiasi nuovo aeroporto creato per sostituire un punto di collegamento internazionale esistente che non possa più svilupparsi sul sito.

2. I punti di collegamento comunitari comprendono:

- qualsiasi aeroporto o sistema aeroportuale:
 - con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 1 000 000 meno il 10 % e 4 499 999 oppure
 - con volume annuo di carico compreso tra 50 000 e 149 999 t oppure
 - con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 500 000 e 899 999 con 30 % minimo di traffico non nazionale oppure
 - con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 300 000 e 899 999 e situato all'esterno del continente europeo ad oltre 500 km dal punto di collegamento internazionale più vicino,
- oppure
- qualsiasi nuovo aeroporto creato per sostituire un punto di collegamento comunitario esistente che non possa più svilupparsi sul sito.

3. I punti di collegamento regionali e i punti di accesso comprendono qualsiasi aeroporto

- con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 500 000 e 899 999 con meno del 30 % di traffico non nazionale, oppure
- con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 250 000 meno 10 % e 499 999, oppure

⁽¹⁾ Sistemi aeroportuali: GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 14.

▼B

- con volume annuo di carico compreso tra 10 000 e 49 999 t, oppure
- situato su un'isola di uno Stato membro, oppure
- situato in una regione interclusa della Comunità e che offra servizi commerciali con aerei aventi una massa massima al decollo superiore a 10 t.

Si considera situato in una regione interclusa un aeroporto che si trovi ad una distanza superiore a 100 km in linea d'aria dal punto di collegamento internazionale o comunitario più vicino. Questa distanza può essere ridotta in via eccezionale a 75 km, qualora sussista una reale difficoltà di accesso a causa dei rilievi o dello stato delle infrastrutture del trasporto via terra.

II. Specifiche dei progetti di interesse comune relativi alle reti aeroportuali

È considerato di interesse comune qualsiasi progetto che risponda alle seguenti specifiche:

Specifiche del progetto	Tipo di punto di collegamento principalmente interessato (*)
I. Ottimizzazione della capacità aeroportuale esistente	
<i>Azione 1</i> — Ottimizzazione della capacità esistente in termini di movimenti di aerei, di passeggeri o di merci, comprese le attrezzature di navigazione aerea dipendenti dall'aeroporto	Punto di collegamento internazionale Punto di collegamento comunitario Punto di collegamento regionale e punto di accesso
<i>Azione 2</i> — Miglioramento della sicurezza in generale e della sicurezza di esercizio negli aeroporti	Punto di collegamento internazionale Punto di collegamento comunitario Punto di collegamento regionale e punto di accesso
<i>Azione 3</i> — Adeguamento delle infrastrutture esistenti reso necessario dalla realizzazione del mercato interno e più particolarmente dalle misure sulla libera circolazione delle persone nell'Unione	Punto di collegamento internazionale Punto di collegamento comunitario Punto di collegamento regionale e punto di accesso
II. Sviluppo di nuove capacità aeroportuali	
<i>Azione 4</i> — Sviluppo delle infrastrutture e delle attrezzature che condizionano la capacità aeroportuale in termini di movimenti di aerei, di passeggeri o di merci, comprese le attrezzature di navigazione aerea dipendenti dall'aeroporto	Punto di collegamento internazionale Punto di collegamento comunitario
<i>Azione 5</i> — Sistemazione di un nuovo aeroporto in sostituzione di un aeroporto o di un sistema di aeroporti esistenti che non possono più svilupparsi sul sito aeroportuale	Punto di collegamento internazionale Punto di collegamento comunitario
III. Miglioramento della protezione contro gli inconvenienti derivanti dalle attività aeroportuali	
<i>Azione 6</i> — Miglioramento della compatibilità ambientale per quanto riguarda il rumore e il trattamento degli effluenti aeroportuali	Punto di collegamento internazionale Punto di collegamento comunitario
IV. Miglioramento o sviluppo degli accessi all'aeroporto	
<i>Azione 7</i> — Miglioramento dello sviluppo delle interfacce fra l'aeroporto o le infrastrutture di accesso	Punto di collegamento internazionale Punto di collegamento comunitario
<i>Azione 8</i> — Miglioramento o sviluppo delle interconnessioni con le altre reti di trasporto e in particolare con la rete ferroviaria	Punto di collegamento internazionale Punto di collegamento comunitario
(*) La presente tabella non esclude l'estensione delle azioni in questione ad altri punti di collegamento in taluni casi particolari debitamente giustificati.	

▼B*Sezione 7***Rete di trasporto combinato**

Oltre ai progetti relativi ai collegamenti che figurano nell'allegato I, è considerato d'interesse comune qualsiasi progetto relativo a tali collegamenti riguardante:

- la realizzazione o la ristrutturazione di infrastrutture ferroviarie o di vie navigabili per rendere possibile in termini tecnici e redditizio sotto il profilo economico il trasporto di unità di carico intermodali;

▼M1

- la realizzazione o la ristrutturazione di centri di trasferimento fra modi terrestri, compresa la creazione nel terminale di strutture di trasbordo con la corrispondente infrastruttura;
- la ristrutturazione delle zone portuali per sviluppare o migliorare il trasporto combinato fra i mezzi di trasporto marittimo e la ferrovia, le vie navigabili o la strada;

▼B

- il materiale di trasporto ferroviario specialmente adattato al trasporto combinato, nel caso in cui le caratteristiche dell'infrastruttura lo richiedano, segnatamente sotto il profilo del costo di un'eventuale ristrutturazione di detta infrastruttura e a condizione che l'utilizzo del materiale sia associato all'infrastruttura in questione e che gli operatori interessati possano beneficiarne in modo non discriminatorio.

*Sezione 8***Rete di gestione e di informazione concernente il traffico marittimo**

È considerato d'interesse comune qualsiasi progetto:

- che risponda agli obiettivi della politica comunitaria in materia di sicurezza marittima oppure
- che sia volto ad attuare le convenzioni internazionali e le risoluzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel settore della sicurezza marittima e che riguardi:
 - l'applicazione del sistema comunitario di notifica delle navi dirette verso o provenienti da porti della Comunità nonché in transito al largo delle coste della Comunità, basato su un sistema elettronico di scambi di dati, compresa anche la trasmissione di dati fra navi e impianti a terra per mezzo di trasponditori; particolare attenzione è rivolta ai sistemi di trasmissione elettronica di dati EDI interscambio di dati e le comprendenti interfacce compatibili;
 - lo sviluppo e il miglioramento dei canali di radionavigazione terrestri LORAN-C;
 - lo sviluppo o il miglioramento dei sistemi di gestione e d'informazione sul traffico marittimo (STM) costieri e portuali e la loro interconnessione ai fini di un controllo e di una gestione maggiormente sicura ed efficace del traffico marittimo, in particolare nelle zone di convergenza, a forte densità di traffico o sensibili sotto il profilo ambientale;
 - lo sviluppo di strumenti che permettano di migliorare la conoscenza del traffico: basi di dati sui flussi di traffico e gli incidenti marittimi, sviluppo dello strumento di analisi dei flussi di traffico EPTO (European Permanent Traffic Observatory);
 - lo sviluppo di infrastrutture e attrezzature al fine di contribuire all'attuazione del sistema globale di soccorso e di sicurezza marittima (GMDSS);
 - il rafforzamento dei sistemi telematici di scambi di dati nel quadro del controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.



Sezione 9

Rete di gestione del traffico aereo

È considerato d'interesse comune qualsiasi programma che permetta di aumentare la capacità del sistema e di ottimizzare la sua utilizzazione, inserito in una prospettiva di armonizzazione e di integrazione degli strumenti e delle procedure dei diversi punti di collegamento nazionali e conforme alle norme internazionali applicabili definite dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) e dagli organismi europei competenti, tenendo conto in particolare dei lavori dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol).

Tali progetti riguardano:

- gli studi relativi ad una migliore utilizzazione dello spazio aereo da parte dei diversi utenti e alla creazione di un sistema di rotte coerente ed efficace;
- la pianificazione e la gestione dei flussi di traffico aereo al fine di migliorare l'adeguamento dell'offerta alla domanda e rendere ottimale l'utilizzo delle capacità di controllo disponibili;
- gli studi e i lavori necessari all'armonizzazione dei mezzi e delle procedure, al fine di integrare i diversi fornitori di servizi, tenendo conto in particolare degli orientamenti adottati a livello di Commissione europea per l'aviazione civile (CEAC);
- il miglioramento della produttività del sistema grazie, in particolare, all'assistenza automatizzata del controllo e a sistemi di individuazione e soluzione dei potenziali conflitti;
- il contributo alla creazione dei mezzi di comunicazione, navigazione e sorveglianza necessari al controllo del traffico aereo, compresa la promozione delle nuove tecnologie, in particolare i satelliti e i collegamenti di dati numerici nella misura in cui ciò consente di conformarsi alle specifiche europee comuni.

Sezione 10

Rete di posizionamento e di navigazione

È considerato di interesse comune qualsiasi progetto che riguardi la creazione di qualsiasi punto di collegamento del futuro piano europeo di radionavigazione nonché l'istituzione di un sistema globale di posizionamento e di navigazione assistito da un satellite che si inserisca nella seguente struttura:

- centro di controllo comprendente un sistema di trattamento e di controllo;
- rete di stazioni terrestri di navigazione;
- segmento spaziale composto da satelliti che permettono la trasmissione di segnali di navigazione;
- rete di stazioni di sorveglianza.

▼ **M2**▼ **C4***ALLEGATO III***PROGETTI PRIORITARI PER I QUALI L'INIZIO DEI LAVORI È PREVISTO ENTRO IL 2010**

1. Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
 - Halle/Lipsia-Norimberga (2015)
 - Norimberga-Monaco di Baviera (2006)
 - Monaco di Baviera -Kufstein (2015)
 - Kufstein-Innsbruck (2009)
 - Galleria del Brennero (2015), sezione transfrontaliera
 - Verona-Napoli (2007)
 - Milano-Bologna (2006)
 - Ponte ferroviario/stradale sullo stretto di Messina-Palermo (2015).
2. Asse ferroviario ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra
 - Tunnel sotto la Manica-Londra (2007)
 - Bruxelles-Liegi-Colonia (2007)
 - Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam (2007) ⁽¹⁾.
3. Asse ferroviario ad alta velocità dell'Europa sud-occidentale
 - Lisbona/Porto-Madrid (2011) ⁽²⁾
 - Madrid-Barcellona (2005)
 - Barcellona-Figueras-Perpignan (2008)
 - Perpignan-Montpellier (2015)
 - Montpellier-Nîmes (2010)
 - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010)
 - Irún/Hendaye-Dax, sezione transfrontaliera (2010)
 - Dax-Bordeaux (2020)
 - Bordeaux-Tours (2015).
4. Asse ferroviario ad alta velocità est
 - Parigi-Baudrecourt (2007)
 - Metz-Lussemburgo (2007)
 - Saarbrücken-Mannheim (2007).

⁽¹⁾ Compresa le due stazioni per treni ad alta velocità di Rotterdam e Amsterdam, che non erano state inserite nel progetto adottato dal Consiglio europeo di Essen del 1994.

⁽²⁾ Compresi i collegamenti Lisbona-Porto (2013), Lisbona-Madrid (2010) e Aveiro-Salamanca (2015).

▼C4

5. Linea della Betuwe (2007).
6. Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina ⁽¹⁾
 - Lione-St Jean de Maurienne (2015)
 - Galleria del Moncenisio (2015-2017), sezione transfrontaliera
 - Bussoleno-Torino (2011)
 - Torino-Venezia (2010)
 - Venezia-Ronchi Sud-Trieste-Divača (2015)
 - Koper-Divača-Lubiana (2015)
 - Lubiana-Budapest (2015).
7. Asse autostradale Igoumenitsa/Patrasso-Atene-Sofia-Budapest
 - Via Egnatia (2006)
 - Pathe (2008)
 - Sofia-Kulata- autostrada lungo la frontiera greco/bulgara (2010), con la sezione transfrontaliera di Promahon-Kulata
 - Autostrada Nadlac-Sibiu (sezione verso Bucarest e Constanța) (2007).
8. Asse multimodale Portogallo/Spagna-resto dell'Europa ⁽²⁾
 - Linea ferroviaria La Coruña-Lisbona-Sines (2010)
 - Linea ferroviaria Lisbona-Valladolid (2010)
 - Linea ferroviaria Lisbona-Faro (2004)
 - Autostrada Lisbona-Valladolid (2010)
 - Autostrada La Coruña-Lisbona (2003)
 - Autostrada Siviglia-Lisbona (completata 2001)
 - Nuovo aeroporto di Lisbona (2015).
9. Asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stranraer ⁽³⁾ (2001)
10. Malpensa (completato 2001) ⁽⁴⁾
11. Collegamento fisso dell'Öresund (completato 2000) ⁽⁵⁾
12. Asse ferroviario/stradale del triangolo nordico
 - Progetti stradali e ferroviari in Svezia (2010) ⁽⁶⁾

⁽¹⁾ Parti di questo asse corrispondono al corridoio paneuropeo V.

⁽²⁾ Compreso l'ammodernamento dei porti e degli aeroporti (2015) conformemente ai contenuti approvati dai Consigli europei di Essen e di Dublino.

⁽³⁾ Un ulteriore aumento di capacità di questa linea è stato deciso nel 2003 ed è stato aggiunto come progetto separato.

⁽⁴⁾ Progetto completato.

⁽⁵⁾ Progetto completato.

⁽⁶⁾ Alcune brevi tratte stradali e ferroviarie saranno completate tra il 2010 e il 2015.

▼ C4

- Autostrada Helsinki-Turku (2010)
 - Linea ferroviaria Kerava-Lahti (2006)
 - Autostrada Helsinki-Vaalimaa (2015)
 - Linea ferroviaria Helsinki-Vainikkala (frontiera russa) (2014).
13. Asse stradale Regno Unito/Irlanda/Benelux (2010)
14. Linea principale della costa occidentale (2007)
15. Galileo (2008)
16. Asse ferroviario merci Sines/Algeciras-Madrid-Parigi
- Nuovo asse ferroviario ad alta capacità attraverso i Pirenei
 - Linea ferroviaria Sines-Badajoz (2010)
 - Linea ferroviaria Algeciras-Bobadilla (2010).
17. Asse ferroviario Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava
- Baudrecourt-Strasburgo-Stoccarda (2015) con la sezione transfrontaliera del ponte di Kehl
 - Stoccarda-Ulma (2012)
 - Monaco di Baviera-Salisburgo (2015), sezione transfrontaliera
 - Salisburgo-Vienna (2012)
 - Vienna-Bratislava (2010), sezione transfrontaliera.
18. Asse fluviale Reno/Mosa-Meno-Danubio ⁽¹⁾
- Reno-Mosa (2019) con la sezione transfrontaliera della chiusa di Lanaye
 - Vilshofen-Straubing (2013)
 - Vienna-Bratislava (2015), sezione transfrontaliera
 - Palkovicovo-Mohács (2014)
 - Strozature in Romania e Bulgaria (2011).
19. Interoperabilità di reti ferroviarie ad alta velocità nella penisola iberica
- Madrid-Andalusia (2010)
 - Nord-est (2010)
 - Madrid-Levante e Mediterraneo (2010)
 - Corridoio nord/nord-ovest, compreso Vigo-Porto (2010)
 - Estremadura (2010).
20. Asse ferroviario del Fehmarn Bælt

⁽¹⁾ Parte di questo asse corrisponde alla definizione del corridoio paneuropeo VII.

▼C4

- Collegamento fisso ferroviario/stradale del Fehmarn Bælt (2014)
- Linea ferroviaria di accesso alla Danimarca a partire dall'Öresund (2015)
- Linea ferroviaria di accesso in Germania a partire da Amburgo (2015)
- Linea ferroviaria Hannover-Amburgo/Brema (2015).

21. Autostrade del mare

Progetti di interesse comune individuati conformemente all'articolo 12 *bis* e concernenti le autostrade del mare seguenti:

- Autostrada del Mar Baltico (che collega gli Stati membri del Mar Baltico a quelli dell'Europa centrale e occidentale) incluso il collegamento attraverso il canale Mare del Nord/Mar Baltico (Canale di Kiel) (2010)
- Autostrada del mare dell'Europa occidentale (che collega il Portogallo e la Spagna via l'Arco atlantico, al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda) (2010)
- Autostrada del mare dell'Europa sudorientale (che collega il Mare Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro) (2010)
- Autostrada del mare dell'Europa sudoccidentale (Mediterraneo occidentale), che collega Spagna, Francia, Italia, compresa Malta, e che collega l'autostrada del mare dell'Europa sudorientale ⁽¹⁾ (2010).

22. Asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda ⁽²⁾

- Linea ferroviaria frontiera greco-bulgara-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015)
- Linea ferroviaria Curtici-Braşov (verso Bucarest e Constanta) (2010)
- Linea ferroviaria Budapest-Vienna (2010), sezione transfrontaliera
- Linea ferroviaria Břeclav-Praga-Norimberga (2010), con la sezione transfrontaliera di Norimberga-Praga

Asse ferroviario Praga-Linz (2016).

23. Asse ferroviario Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna ⁽³⁾

- Linea ferroviaria Danzica-Varsavia-Katowice (2015)
- Linea ferroviaria Katowice-Břeclav (2010)
- Linea Katowice-Žilina-Nove Mesto n.V. (2010).

24. Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa

- Lione-Mulhouse-Mülheim ⁽⁴⁾ con la sezione transfrontaliera Mulhouse-Mülheim (2018)
- Genova-Milano/Novara-frontiera svizzera (2013)
- Basilea-Karlsruhe (2015)

⁽¹⁾ Anche verso il Mar Nero.

⁽²⁾ Questo asse principale corrisponde in larga misura alla definizione del corridoio paneuropeo IV.

⁽³⁾ Questo asse principale corrisponde in larga misura alla definizione del corridoio paneuropeo VI.

⁽⁴⁾ Comprendente il TGV Reno-Rodano, escluso il ramo ovest.

▼ C4

- Francoforte-Mannheim (2012)
 - Duisburg-Emmerich (2009) ⁽¹⁾
 - «Ferrovia del Reno» Rheidt-Anversa, sezione transfrontaliera (2010).
25. Asse autostradale Danzica-Brno/Bratislava-Vienna ⁽²⁾
- Autostrada Danzica-Katowice (2010)
 - Autostrada Katowice-Brno/Žilina (2010), sezione transfrontaliera
 - Autostrada Brno-Vienna (2009), sezione transfrontaliera.
26. Asse ferroviario/stradale Irlanda/Regno Unito/Europa continentale
- Asse stradale/ferroviario che collega Dublino verso nord (Belfast-Larne) e verso sud (Cork) (2010) ⁽³⁾
 - Asse stradale/ferroviario Hull-Liverpool (2015)
 - Linea ferroviaria Felixstowe-Nuneaton (2011)
 - Linea ferroviaria Crewe-Holyhead (2008).
27. «Rail Baltica»: asse Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
- Varsavia-Kaunas (2010)
 - Kaunas-Riga (2014)
 - Riga-Tallin (2016).
28. «Eurocaprail» sull'asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo
- Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo (2012).
29. Asse ferroviario del corridoio intermodale ionico/adriatico
- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
 - Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014).
30. Via navigabile interna Senna-Schelda
- miglioramento della navigabilità Deulemont-Gand (2012-2014-2016)
- canale Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016).

Tra parentesi figura la data di completamento dei lavori convenuta in precedenza. Le date di completamento dei lavori dei progetti da 1 a 20 e del progetto 30 e i dettagli relativi alle sezioni sono quelli indicati nella relazione del gruppo ad alto livello, quando questi ultimi sono stati effettivamente individuati.

⁽¹⁾ Il progetto n. 5 (linea della Betuwe) collega Rotterdam a Emmerich.

⁽²⁾ Questo asse principale corrisponde in larga misura alla definizione del corridoio paneuropeo VI.

⁽³⁾ Comprende il progetto n. 13 di Essen: asse stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux.