

Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete
transeuropea dei trasporti**

{SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final} - {SWD(2018) 179 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

I cambiamenti tecnologici interessano tutti gli ambiti della società e dell'economia e trasformano le vite dei cittadini dell'UE. Il settore dei trasporti non fa eccezione a questa tendenza. Le nuove tecnologie stanno mutando in modo radicale lo scenario della mobilità. In questo contesto, l'UE e i suoi settori devono affrontare la sfida di divenire leader mondiale nell'ambito dell'innovazione, della digitalizzazione e della decarbonizzazione. La Commissione ha pertanto adottato un approccio globale per fare in modo che le politiche dell'UE in materia di mobilità riflettano tali priorità sotto forma di tre pacchetti sulla mobilità nell'ambito dell'iniziativa "L'Europa in movimento".

In linea con la strategia per una mobilità a basse emissioni, nel maggio e nel novembre del 2017 la Commissione ha adottato due pacchetti sulla mobilità. Questi pacchetti definiscono un programma costruttivo volto a mantenere gli impegni della strategia per una mobilità a basse emissioni e a favorire la transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti. Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero garantire la rapida adozione di tali proposte.

Questa iniziativa è parte del terzo pacchetto di "L'Europa in movimento", che applica la nuova strategia di politica industriale del settembre 2017, ed è volta a completare il processo che permette all'Europa di beneficiare appieno dei vantaggi che derivano dall'ammodernamento della mobilità. È di fondamentale importanza che il sistema di mobilità del futuro sia sicuro, pulito ed efficiente per tutti i cittadini dell'UE. L'obiettivo è rendere la mobilità europea più sicura e maggiormente accessibile, l'industria europea più competitiva e i posti di lavoro europei più sicuri, nonché rendere la mobilità più pulita e più adatta in considerazione della necessità imperativa di far fronte ai cambiamenti climatici. Ciò richiederà il pieno impegno dell'UE, degli Stati membri e delle parti interessate, non da ultimo nel rafforzare gli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti.

Stimolare la crescita economica e potenziare gli investimenti nell'economia reale sono obiettivi fondamentali della Commissione. Il piano di investimenti per l'Europa¹, che traduce in termini operativi tale obiettivo generale, ha tre finalità: mobilitare risorse finanziarie a favore dell'economia reale, dare visibilità e assistenza tecnica ai progetti di investimento e migliorare il quadro normativo per favorire gli investimenti.

Gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto contribuiscono in maniera significativa al conseguimento di tali finalità. In particolare, si prevede che il completamento della rete centrale di reti transeuropee dei trasporti (TEN-T) e dei suoi corridoi generi un'ulteriore aumento del PIL dell'Unione europea di 4 500 miliardi, pari all'1,8%, e porti alla creazione di 13 milioni di posti-anno entro il 2030². Gli investimenti stimati necessari al completamento della rete centrale TEN-T sono pari a circa 500 miliardi di EUR tra il 2021 e il 2030, e a

¹ COM (2014) 903 final.

² Delivering TEN-T, Facts & Figures, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, September 2017

circa 1 500 miliardi di EUR se si comprendono la rete globale TEN-T ed altri investimenti nei trasporti³.

L'esperienza mostra che l'attuazione dei progetti della rete centrale TEN-T è influenzata dalla presenza di complesse procedure amministrative e dall'incertezza normativa, con un conseguente aggravio in termini di costi e ritardi⁴.

Il piano d'azione Christophersen-Bodewig-Secchi⁵ - *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (2015), recentemente aggiornato, ha individuato nella semplificazione delle autorizzazioni amministrative, nelle norme sul rilascio delle autorizzazioni e in altre procedure normative una delle raccomandazioni tese a facilitare il completamento della rete TEN-T. Il piano d'azione in questione è stato presentato dai coordinatori europei della rete TEN-T Bodewig e Secchi e dall'ex vicepresidente H. Christophersen.

L'effettivo completamento della rete TEN-T è essenziale per il funzionamento del mercato unico, la digitalizzazione dei trasporti e la transizione a una mobilità a basse emissioni di carbonio⁶. Nelle sue recenti comunicazioni, la Commissione ha sottolineato la necessità di mobilitare investimenti privati in settori di fondamentale importanza per il futuro dell'UE⁷ e ove permangano carenze del mercato⁸. La Commissione ha altresì ribadito che la presenza di infrastrutture di trasporto e TEN-T transfrontaliere e sostenibili è di fondamentale importanza nel passaggio dell'UE a un'economia a basse emissioni di carbonio e che faccia un uso efficiente delle risorse⁹.

L'instaurazione di un ambiente normativo favorevole e l'introduzione di procedure efficienti rappresentano una sfida non solo a livello europeo. Anche nell'ambito del G7 è stata riconosciuta la complessità di norme che influiscono sull'efficacia delle procedure in materia di rilascio delle autorizzazioni, specificatamente nella dichiarazione dei ministri adottata in

³ In base ai riscontri ricevuti dagli Stati membri nel maggio 2017. I piani di lavoro dei corridoi della rete centrale, insieme ai relativi studi di supporto, possono essere consultati alla pagina: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_it

⁴ Tali considerazioni valgono altresì per i 30 progetti prioritari TEN-T individuati in precedenza. Molti fra questi progetti sono stati completati, tuttavia alcuni sono ancora in corso. L'esperienza con i progetti prioritari evidenzia altresì che talune questioni legate alle procedure di rilascio delle autorizzazioni hanno influito sui risultati prodotti da numerosi progetti (ad esempio, PP17, PP18/30, PP24), Attuazione dei progetti prioritari, novembre 2012; DG MOVE sulla base dei dati forniti dagli Stati membri: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf

⁵ Ex-vicepresidente della Commissione H. Christophersen, professor K. Bodewig, coordinatore europeo, professor C. Secchi, coordinatore europeo del piano d'azione *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* ("relazione CBS"), giugno 2015, consultabile alla pagina http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf Relazione sui progressi del piano d'azione *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects*, gennaio 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, (in appresso: relazione sui progressi compiuti CBS).

⁶ Nelle sue conclusioni del 5 dicembre 2017, il Consiglio ha ribadito il suo forte impegno all'attuazione delle reti TEN-T e la necessità di continuare l'attuale politica volta a potenziare gli investimenti nei trasporti e a contribuire al raggiungimento di obiettivi globali, in particolare in termini di azioni per il clima. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM (2016) 359 final.

⁸ *The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union* (in inglese), Studio per il Parlamento europeo, ottobre 2015

⁹ COM (2016) 501 final.

occasione dell'incontro dei ministri dei trasporti del G7 svoltosi a Cagliari nel giugno 2017. Nella dichiarazione è stata sottolineata l'importanza di aumentare il livello di accettazione dei progetti infrastrutturali da parte dell'opinione pubblica, di diffondere procedure amministrative efficienti e di razionalizzare l'ambiente normativo¹⁰. Gli Stati membri dell'UE si sono altresì adoperate per razionalizzare le procedure a livello nazionale¹¹.

La presente iniziativa mira a ridurre i ritardi che si verificano nell'attuazione dei progetti di infrastrutture TEN-T. Pone un limite massimo di tre anni per l'intera procedura delle autorizzazioni. Mira altresì a rendere più chiare le procedure che i promotori del progetto sono tenuti a seguire, in particolare in materia di rilascio delle autorizzazioni, appalti pubblici e altre procedure.

La presente iniziativa tutela l'accesso alla giustizia per quanto attiene all'attuazione dei progetti di infrastrutture TEN-T. Non influisce sulle procedure di ricorso amministrativo e sui ricorsi giurisdizionali avanzati di fronte a giudici o tribunali. Gli Stati membri possono, tuttavia, definire specifiche norme procedurali, quali l'inammissibilità di un'argomentazione presentata abusivamente o in cattiva fede, che pongano in essere meccanismi adatti a garantire l'efficienza delle azioni legali. I progetti transfrontalieri incontrano specifiche difficoltà relativamente all'indizione degli appalti pubblici, dovute in particolare alla necessità di applicare legislazioni diverse, come evidenziato dalle parti interessate. Ciò accresce il livello di complessità dei progetti e genera costi. La presente iniziativa mira a permettere l'applicazione sistematica di un unico quadro di riferimento per i progetti transfrontalieri attuati da un organismo comune, salvo altrimenti stabilito dagli Stati membri partecipanti. Ciò è in linea con gli obiettivi fissati dalla recente comunicazione "Rafforzare la crescita e la coesione nelle regioni frontaliere dell'UE"¹².

Oltre a generare maggiori investimenti e attrarre capitali privati per la realizzazione di infrastrutture di elevato valore aggiunto europeo, si ritiene che tale iniziativa faccia maggiore chiarezza a beneficio dei cittadini e della società civile, rafforzando il quadro di trasparenza per il loro coinvolgimento nella pianificazione dei progetti TEN-T.

Sono attesi i seguenti benefici:

- risparmi in termini di tempo: si prevede che le procedure di rilascio delle autorizzazioni abbiano una durata massima di tre anni; ciò rappresenterebbe un miglioramento significativo rispetto alla situazione attuale;
- risparmi per gli utenti: oltre 5 miliardi di EUR di risparmi per gli utenti;
- investimenti: l'84% degli investimenti complessivi nella rete centrale TEN-T sarà mobilitato prima del 2025;
- riduzione degli effetti esterni dei trasporti: 700 milioni di EUR risparmiati in termini di emissioni di CO₂, di attenuazione dell'inquinamento acustico, dell'inquinamento atmosferico e della congestione del traffico e di minor numero di incidenti. Si stima che la riduzione delle emissioni di CO₂ sarà di 2 686 mila tonnellate nel periodo 2018-2030;

¹⁰ http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf

¹¹ Strategia tedesca per accelerare il processo di pianificazione: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

¹² COM (2017) 534 final.

- spese amministrative: risparmi netti di 150 milioni di EUR per i promotori dei progetti e le autorità pubbliche.
- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Attualmente non vi sono disposizioni specifiche in materia di rilascio delle autorizzazioni e procedure amministrative nell'ambito delle reti TEN-T. Disposizioni di tale genere vengono tuttavia applicate nel settore della rete transeuropea per l'energia (TEN-E)¹³.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Gli obiettivi della presente iniziativa sono in linea con le politiche pertinenti dell'Unione in materia di trasporti, mercato unico e altri ambiti. L'iniziativa contribuisce a stimolare gli investimenti e a creare posti di lavoro razionalizzando gli investimenti nell'economia reale.

Il completamento della rete TEN-T porterà alla realizzazione di un mercato interno più profondo ed equo, in quanto la rete TEN-T è finalizzata a collegare fisicamente gli Stati membri e porta un chiaro valore aggiunto europeo visto che è incentrata sui collegamenti transfrontalieri.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 172 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Lo sviluppo coordinato della rete TEN-T a sostegno dei flussi di trasporto all'interno del mercato unico europeo e la coesione economica, sociale e territoriale all'interno dell'Unione impongono provvedimenti a livello dell'Unione. Le procedure di rilascio delle autorizzazioni variano in misura considerevole tra i vari Stati membri per quanto riguarda il numero delle autorizzazioni necessarie e le decisioni da prendersi; ciò rende difficile sincronizzare lo sviluppo della rete. La rete TEN-T non può funzionare in modo adeguato nel suo insieme, né produrre benefici a livello dell'Unione, finché tutti i suoi elementi non saranno completati.

- **Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. Rientra nell'ambito d'azione del settore della rete di trasporto transeuropea, definita all'articolo 170 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

L'azione prevista dalla presente proposta è specificatamente limitata alla dimensione europea delle infrastrutture di trasporto.

Un regolamento sarebbe uno strumento efficace, in quanto troverebbe diretta applicazione negli ordinamenti giuridici degli Stati membri una volta approvato e non necessiterebbe di un periodo di recepimento prima di produrre appieno i suoi effetti giuridici. Ciò è in linea con l'obiettivo di eliminare le discrepanze risultanti dal recepimento di direttive e di far progredire la preparazione dei progetti e le procedure di autorizzazione.

¹³ Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee, che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 (GU L 115 del 25.4.2013, pag. 39).

3. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La politica riguardante le reti di trasporto unificate TEN-T è stata potenziata in maniera significativa nel 2013 con l'adozione di un nuovo regolamento che definisce una strategia olistica basata sulla realizzazione di una rete centrale entro il 2030 e di una rete globale entro il 2050. La politica sulle reti TEN-T esiste comunque da 25 anni e al momento della predisposizione del quadro attuale della TEN-T vi erano già prove dell'esistenza e delle conseguenze dei ritardi nelle autorizzazioni e in altre procedure normative. Erano state inizialmente previste misure di semplificazione per il quadro della TEN-T, ma tali misure sono state alla fine ritenute premature a causa di numerosi fattori. In effetti, il quadro rivisto della TEN-T prevedeva già una serie ambiziosa di innovazioni, in particolare connesse alla creazione di un nuovo strumento di finanziamento, il meccanismo per collegare l'Europa.

Ne è conseguito che il regolamento (UE) n. 1315/2013, attualmente in vigore, non offre soluzioni specifiche per le procedure di rilascio delle autorizzazioni, a differenza del regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee¹⁴. Di conseguenza, non è stato possibile sviluppare l'iniziativa attuale nell'ambito del programma REFIT; tuttavia, tale iniziativa ha tratto ispirazione dall'esperienza della TEN-E.

- **Consultazione, raccolta dei dati e ricorso al parere di esperti**

Le attività di consultazione hanno contemplato le seguenti azioni:

- 1) è stata condotta una consultazione pubblica aperta su Internet per 13 settimane dal 1° agosto 2017 al 9 novembre 2017. Complessivamente, sono state raccolte 99 risposte, in rappresentanza di 23 diversi Stati membri, pari al 94% di tutti i contributi. Autorità regionali, locali o municipali (20%), promotori dei progetti (19%) e associazioni industriali, economiche o di categoria (20%) sono state le categorie di organizzazioni maggiormente rappresentate, seguite a stretto giro dalle amministrazioni nazionali (16%);
- 2) una serie di seminari è stata organizzata congiuntamente dai servizi della Commissione responsabili degli ambiti interessati dall'iniziativa, ovvero appalti pubblici (15 giugno 2017), aiuti di Stato e finanziamenti pubblici (21 settembre 2017) e valutazioni ambientali e rilascio di autorizzazioni (17 ottobre 2017);
- 3) sono stati condotti colloqui con le parti interessate nell'ambito della valutazione di impatto nel periodo compreso tra il 6 dicembre 2017 e il 17 gennaio 2018;
- 4) sono state svolte attività di consultazione nell'ambito dell'indagine esplorativa precedente oltre a una consultazione pubblica aperta, condotta per 12 settimane, nonché seminari dedicati;
- 5) è stato inserito un meccanismo di feedback nella valutazione di impatto iniziale pubblicata sul sito Internet della Commissione nel giugno 2017.

¹⁴ Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee, che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 (GU L 115 del 25.4.2013, pag. 39)

L'iniziativa è stata altresì oggetto di discussione a livello ministeriale in due occasioni, accanto ad altre questioni relative allo sviluppo e al finanziamento della rete TEN-T: in occasione della conferenza sugli investimenti nel settore dei trasporti regionali svoltasi il 23 marzo 2017 a Sofia e durante il Consiglio informale dei ministri dei trasporti del 21 settembre 2017 a Tallinn.

Sintesi dei contributi ricevuti e utilizzo dei risultati

Sono stati consultati tutti i gruppi di parti interessate in rappresentanza di tutti gli Stati membri e gran parte di essi ha espresso le proprie opinioni, accanto ad alcune informazioni quantitative, ove disponibili, relativamente alle questioni sul tavolo e alle misure strategiche in esame. La consultazione ha evidenziato che le principali questioni individuate in merito alle procedure di rilascio delle autorizzazioni dei progetti TEN-T si riferiscono a fasi situate al livello strategico della preparazione di un progetto, ivi compreso l'ottenimento di autorizzazioni di pianificazione territoriale, licenze edilizie e valutazioni ambientali.

Sostegno a favore dell'integrazione delle procedure presso un unico organismo nazionale, ovvero uno sportello unico, è stato espresso in particolare da parte di promotori dei progetti, singoli cittadini e gruppi di interesse industriali. Le amministrazioni nazionali e regionali hanno espresso maggiori riserve, confermate nell'ambito di colloqui bilaterali.

Un numero significativo di amministrazioni nazionali e regionali ha espresso alcune preoccupazioni in merito all'istituzione di uno sportello unico. Tuttavia, l'analisi qualitativa individuale delle loro osservazioni ha evidenziato che questo apparente disaccordo è dovuto, in alcuni casi, al fatto che alcuni paesi hanno già integrato le procedure all'interno di un singolo organismo (comprese le procedure accelerate). Tali organismi nazionali unici già esistenti possono essere considerati un esempio di buone pratiche nell'attuazione dello sportello unico.

Promotori dei progetti e singoli ritengono che ciascuno sportello unico debba avere una capacità decisionale estesa, tale da consentirgli di gestire tutte le valutazioni di impatto di tipo ambientale a livello di progetto, le autorizzazioni di pianificazione territoriale e le licenze edilizie. D'altro canto, si registrano opinioni delle amministrazioni nazionali e regionali differenti in quanto alla portata dell'integrazione delle procedure e del livello di autorità. Un numero significativo di rappresentanti nazionali ha dichiarato che lo sportello unico dovrebbe avere solo poteri di coordinamento.

I rispondenti, in primo luogo promotori dei progetti, singoli e gruppi di interessi industriali hanno concordato sul fatto che la procedura di rilascio delle autorizzazioni dovrebbe avere una durata massima di due anni e che la fissazione di un tale limite temporale potrebbe contribuire a ridurre i ritardi eccessivi. Alcune autorità locali e regionali, nonché alcuni governi nazionali, hanno espresso maggiori riserve su questo aspetto.

È stata individuata una serie comune di regole a livello dell'Unione applicabili ai progetti transfrontalieri quale soluzione più efficace per migliorare le questioni in materia di appalti pubblici, in particolare da parte dei promotori dei progetti e dei gruppi industriali. Alcune autorità nazionali hanno sostenuto che una tale serie di regole sarebbe molto più efficace se applicata ai progetti transfrontalieri che beneficiano di finanziamenti dell'Unione.

Tra gli strumenti disponibili per l'adozione di misure per facilitare la preparazione dei progetti TEN-T e il rilascio dei permessi, la consultazione ha evidenziato che i rispondenti mostrano una preferenza generale nei confronti dello strumento del regolamento in materia di procedure

di rilascio delle autorizzazioni e di altri elementi di preparazione dei progetti TEN-T, che troverebbero applicazione diretta negli Stati membri.

- **Raccolta dati e uso di perizie**

L'iniziativa giunge a seguito di un lungo processo di riflessione e risponde a un invito politico ad agire. La definizione del problema si è basata prevalentemente sull'esperienza della Commissione nel gestire il completamento della rete TEN-T¹⁵, nonché su attività di consultazione e studi esterni:

- *Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects*, Milieu et al., dicembre 2016¹⁶;
- *Support study for an Impact Assessment on measures for the streamlining of TEN-T*, Panteia, PwC, M-FIVE, febbraio 2018¹⁷.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa è supportata da una valutazione d'impatto. Ha ricevuto un'opinione positiva con riserve da parte del comitato per il controllo normativo. Il comitato ha formulato raccomandazioni e chiesto adeguamenti e chiarimenti sui seguenti aspetti:

- produzione di più prove che dimostrino come gli appalti pubblici e le procedure di rilascio delle autorizzazioni influiscono sui ritardi di costruzione; aggiunta di ulteriori informazioni sulla diversa situazione tra settori e Stati membri e descrizione di quanto appreso dall'esperienza delle reti TEN-E, dal Fondo europeo per gli investimenti strategici e dalle azioni intraprese negli Stati membri per razionalizzare le procedure;
- messa a disposizione di maggiori informazioni in merito all'opinione delle parti interessate relativamente alle diverse opzioni, in particolare all'opinione di Stati membri e cittadini;
- effettuazione di un'analisi di sensibilità corredata della spiegazione delle ipotesi formulate in relazione al calcolo dei risultati, in particolare in merito al livello in cui le misure possono realisticamente contribuire a evitare ritardi.

Di tali commenti si è tenuto conto nella valutazione d'impatto riveduta, come indicato nell'allegato I della relazione sulla valutazione d'impatto. Per affrontare le questioni sopra descritte, sono state apportate le seguenti modifiche:

- Sono stati evidenziati alcuni esempi per illustrare le ripercussioni dei ritardi nelle procedure di rilascio delle autorizzazioni e negli appalti su determinati progetti e il modo in cui tali ritardi influiscono sul completamento della rete TEN-T, oltre agli altri effetti sulla rete. Sono stati fatti maggiori riferimenti ai risultati conseguibili con il completamento della rete TEN-E e al trattamento prioritario per il controllo degli aiuti di Stato¹⁸. Sono stati aggiunti paragrafi

¹⁵ Relazione sui progressi compiuti nell'attuazione della rete TEN-T nel 2014-2015, febbraio 2017.

¹⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf

¹⁷ Link una volta pubblicato.

¹⁸ Progetti sostenuti dal Fondo europeo per gli investimenti strategici ai sensi del regolamento (UE) 2017/2396 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2017, che modifica i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) 2015/1017 per quanto riguarda la proroga del Fondo europeo per gli investimenti strategici e l'introduzione del potenziamento tecnico di tale Fondo e del polo europeo di consulenza sugli investimenti (GU L 345 del 27.12.2017, pag. 34).

specifici per descrivere l'esperienza degli Stati membri, ivi compresi i provvedimenti da essi presi per razionalizzare le procedure. Tutti questi elementi hanno reso l'analisi più dettagliata.

- I risultati delle consultazioni pubbliche e delle altre consultazioni delle parti interessate sono stati presentati con maggiore dovizia di dettagli. Al capitolo 7 è stata aggiunta una sezione specifica sul confronto tra le varie opzioni strategiche.
- È stata svolta un'analisi di sensibilità, che è stata poi presentata nell'ambito della valutazione dell'impatto nelle sezioni pertinenti.

Le opzioni strategiche valutate consistono in pacchetti di misure strategiche volte a raggiungere gli obiettivi specifici previsti; più specificatamente, sono stati individuati i principali elementi che causano il problema:

- varie fasi e varie autorità coinvolte nelle procedure di rilascio delle autorizzazioni;
- scadenze non stabilite o non rispettate;
- procedure differenti nell'ambito degli appalti pubblici per i progetti TEN-T transfrontalieri;
- problemi di coordinamento per la realizzazione di progetti transfrontalieri e
- incertezze percepite relativamente alle procedure di controllo in materia di aiuti di Stato.

Dall'analisi si è giunti alla chiara conclusione che non è necessario avere lo stesso livello di ambizione in ogni ambito e che sarebbe opportuno adottare un approccio graduale.

Per quanto attiene alle procedure di rilascio delle autorizzazioni, la situazione varia da Stato membro a Stato membro e non è ancora stato adottato un approccio armonizzato a livello dell'Unione. Occorre un livello più elevato di intervento per sincronizzare le procedure tra i vari paesi e consentire un'attuazione dei progetti più coordinata, efficace ed efficiente.

In merito agli appalti pubblici, negli ultimi anni si è cominciato ad applicare un quadro normativo rinnovato¹⁹. Permane tuttavia una lacuna nell'ambito degli appalti pubblici transfrontalieri e dei progetti sviluppati congiuntamente da due o più Stati membri. In quest'ambito, gli interventi riguardano esclusivamente questa lacuna specifica.

Per quanto riguarda i controlli in materia di aiuti di Stato, i chiarimenti recentemente adottati hanno in ogni caso già eliminato gran parte dell'incertezza che ha presumibilmente ostacolato lo sviluppo dei progetti in passato. In caso di progetti complessi con strutture finanziarie sofisticate, appare tuttavia necessario aumentare la qualità delle comunicazioni anche migliorando la collaborazione tra i servizi della Commissione, le autorità degli Stati membri e il mondo giuridico e imprenditoriale. In base al Codice delle migliori pratiche applicabili nei procedimenti di controllo degli aiuti di Stato, è possibile riservare un trattamento preferenziale a progetti di interesse comune relativi alla rete centrale TEN-T sulla base di un calendario concordato tra gli Stati membri e la Commissione che stabilisca in modo chiaro le tappe fondamentali e le informazioni che gli Stati membri sono tenuti a rispettare e trasmettere. Ciò

¹⁹ In particolare, la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243) e la direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

facilita il corretto svolgimento delle procedure presso la Commissione per consentire un'adozione più rapida della decisione.

Le opzioni strategiche si sono basate su livelli crescenti di intervento, di ambizione e di impatto "cumulativo" atteso:

- opzione strategica 1 (OS1): modifiche minime agli strumenti esistenti e sviluppo di atti legislativi non vincolanti e misure di supporto;
- opzione strategica 2 (OS2): azioni vincolanti limitate da decentrare e attuare a livello nazionale;
- opzione strategica 3 (OS3): un quadro UE per l'autorizzazione di progetti di rete centrale TEN-T da applicarsi a livello nazionale (OS3a) o dell'UE (OS3b).

La valutazione d'impatto ha evidenziato l'opzione strategica 2 quale opzione raccomandata, pertanto l'iniziativa segue tale raccomandazione.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non comporterà costi aggiuntivi per il bilancio dell'Unione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La relazione sulla valutazione dell'impatto elenca una serie di indicatori che dovrebbero essere utilizzati per monitorare l'efficacia e l'efficienza delle misure adottate al fine di raggiungere i principali obiettivi strategici definiti:

- ridurre al minimo il rischio di ritardi cui sono esposti i singoli progetti TEN-T:
 - i progressi compiuti nella realizzazione della rete TEN-T in termini di conformità a norme e requisiti;
 - i progressi compiuti negli investimenti ottenuti con il sostegno dell'UE nelle infrastrutture di trasporto della rete TEN-T misurati rispetto al numero di progetti realizzati grazie al meccanismo per collegare l'Europa (CEF), ovvero di progetti finanziati dallo strumento che è succeduto ad esso, attuati entro i termini previsti e/o che non hanno subito ritardi dovuti a questioni di autorizzazioni/appalti;
- aumentare il livello di certezza del diritto per i promotori dei progetti, rendendo in questo modo le infrastrutture dei trasporti interessanti per un numero maggiore di investitori privati:
 - l'aumento del numero di progetti infrastrutturali legati alla rete TEN-T, finanziati attraverso il ricorso a strumenti finanziari dell'UE (ad esempio FEIS e strumenti successivi).

L'attività di monitoraggio sarà basata sulle misure esistenti per la verifica della realizzazione della rete TEN-T in quanto tale. Farà pertanto ricorso il più possibile e in modo trasparente al quadro esistente affinché possa essere facilmente accessibile per i soggetti interessati. Con tale attività di monitoraggio non si vuole creare un sistema complesso di nuovi indicatori di prestazione.

- Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Il titolo del regolamento rimanda all'oggetto e all'ambito di applicazione dell'atto, che ha lo scopo di facilitare il completamento della rete transeuropea di trasporti.

Articolo 1 - Oggetto e ambito di applicazione

Tale articolo introduce l'oggetto e gli obiettivi del regolamento, che consistono nel completamento efficace e tempestivo della rete TEN-T nell'Unione europea riducendo il rischio di ritardi e aumentando il livello di certezza per i promotori dei progetti e gli investitori per quanto riguarda la lunghezza delle procedure applicabili. Un altro obiettivo è facilitare il coinvolgimento degli investitori privati e fare maggiore chiarezza sulle consultazioni pubbliche.

Articolo 3 – Carattere prioritario dei progetti di interesse comune

Taluni Stati membri prevedono, nell'ambito dei loro contesti giuridici nazionali, la possibilità di attuare procedure accelerate di rilascio delle autorizzazioni e uno specifico trattamento semplificato per categorie di progetti sulla base della loro importanza per lo sviluppo del paese o di altre motivazioni. Per soddisfare gli obiettivi di completamento della rete TEN-T, che gli Stati membri si sono impegnati a conseguire adottando, in seno al Consiglio, il regolamento che definisce tale rete e fissa termini vincolanti per il suo completamento, ai progetti dell'Unione di interesse comune dovrebbe essere applicato un simile trattamento preferenziale.

Articoli 4-6 – Integrazione delle procedure di rilascio delle autorizzazioni

L'obiettivo di questo articolo è integrare le varie procedure di rilascio delle autorizzazioni relative a progetti TEN-T di interesse comune. L'articolo 4 prevede che l'autorizzazione dei progetti TEN-T sia affidata a un'unica autorità incaricata di gestire e farsi carico dell'intera procedura e che funga da unico punto di ingresso per promotori del progetto e altri investitori. L'articolo 5 stabilisce le modalità di designazione e il ruolo di tale autorità. L'articolo 6 definisce le fasi procedurali che portano ad assumere una decisione globale che autorizza l'investitore a procedere con il progetto.

Articoli 7 – Coordinamento delle procedure transfrontaliere di rilascio delle autorizzazioni

Tale articolo sottolinea l'importanza del coordinamento di procedure transfrontaliere di rilascio delle autorizzazioni e rafforza il ruolo dei coordinatori europei nel monitorare tale procedura di rilascio.

Articolo 8 – Appalti pubblici nell'ambito di progetti transfrontalieri di interesse comune

Tale articolo prevede l'applicazione di un unico quadro giuridico alle procedure di appalti pubblici per progetti transfrontalieri. Salvo altrimenti specificato in accordi intergovernativi, gli organismi comuni che elaborino tali progetti sono tenuti ad applicare le disposizioni di un'unica legislazione nazionale per l'acquisizione di lavori e servizi durante l'attuazione del progetto.

Articolo 9 – Assistenza tecnica

I programmi di assistenza tecnica esistenti basati sulle norme dell'Unione europea saranno aperti ai progetti di interesse comune interessati da tale iniziativa, condizionatamente alla disponibilità delle risorse gestite dai rispettivi servizi.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 172,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²⁰,
visto il parere del Comitato delle regioni²¹,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio²² stabilisce un quadro comune per la creazione di reti di interoperabilità evolute per lo sviluppo del mercato interno. Le reti transeuropee dei trasporti (TEN-T) hanno una struttura a due livelli: la rete globale garantisce la connettività di tutte le regioni dell'Unione europea, mentre la rete centrale è composta da quelle parti della rete globale che sono della massima importanza strategica per l'Unione. Il regolamento (UE) n. 1315/2013 definisce obiettivi di completamento vincolanti per l'attuazione, nello specifico l'obbligo di completare la rete centrale entro il 2030 e la rete globale entro il 2050.
- (2) Nonostante la necessità e i termini vincolanti, l'esperienza ha dimostrato che molti investimenti volti al completamento della TEN-T sono soggetti a complesse procedure di rilascio delle autorizzazioni, di appalto transfrontaliere e di altro tipo. Tale situazione mette a repentaglio la realizzazione dei progetti entro i termini previsti e in molti casi porta a ritardi significativi e a un aumento dei costi. Per far fronte a tali questioni e consentire un completamento sincronizzato della rete TEN-T, è necessario agire in modo armonizzato a livello dell'Unione europea.
- (3) I contesti giuridici di numerosi Stati membri riservano un trattamento prioritario a talune categorie di progetti sulla base della loro importanza strategica per l'economia. Il trattamento prioritario è caratterizzato da scadenze più brevi, procedure simultanee o tempistiche limitate per i ricorsi, e garantisce al contempo la possibilità di raggiungere gli obiettivi di altre politiche orizzontali. Ove un tale quadro sia previsto all'interno di un contesto giuridico nazionale, lo si dovrebbe applicare automaticamente ai progetti

²⁰ GU C, pag.

²¹ GU C, pag.

²² Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

dell'Unione riconosciuti come progetti di interesse comune ai sensi del regolamento (UE) n. 1315/2013.

- (4) Ove l'obbligo di eseguire valutazioni sulle questioni ambientali che riguardano i progetti per la rete centrale deriva al tempo stesso dalla direttiva 2011/92/UE, modificata dalla direttiva 2014/52/UE, e da altri atti legislativi dell'Unione europea, quali la direttiva 92/43/CEE, la direttiva 2009/147/CE, la direttiva 2000/60/CE, la direttiva 2008/98/CE, la direttiva 2010/75/UE, la direttiva 2012/18/UE e la direttiva 2011/42/CE, è opportuno che gli Stati membri attuino una procedura comune per il rispetto degli obblighi derivanti da tali direttive al fine di migliorare l'efficacia delle valutazioni ambientali e razionalizzare il processo decisionale.
- (5) I progetti della rete centrale dovrebbero essere sostenuti da procedure integrate di rilascio delle autorizzazioni al fine di consentire una gestione chiara della procedura complessiva e di fornire agli investitori un unico punto di ingresso. Gli Stati membri dovrebbero designare un'autorità competente in conformità ai contesti giuridici e alle organizzazioni amministrative nazionali.
- (6) L'istituzione di un'unica autorità competente a livello nazionale che integri tutte le procedure di rilascio delle autorizzazioni (sportello unico) dovrebbe ridurre la complessità, aumentare l'efficienza e la trasparenza e contribuire a migliorare la cooperazione tra gli Stati membri. Dovrebbe altresì accrescere, se del caso, la cooperazione tra Stati membri. Le procedure dovrebbero promuovere una reale cooperazione tra gli investitori e l'unica autorità competente e dunque consentire una valutazione nella fase antecedente alla domanda della procedura di rilascio delle autorizzazioni. Tale valutazione dovrebbe essere inserita nella descrizione dettagliata della domanda e seguire la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 2011/92/UE, modificata dalla direttiva 2014/52/UE.
- (7) La procedura prevista dal presente regolamento dovrebbe applicarsi incondizionatamente rispetto all'osservanza dei requisiti delle norme di diritto internazionale e dell'Unione, ivi comprese le disposizioni in materia di tutela ambientale e della salute umana.
- (8) Data l'urgenza di completare la rete centrale TEN-T, la semplificazione delle procedure di rilascio delle autorizzazioni dovrebbe essere accompagnata da una scadenza, entro la quale le autorità competenti responsabili siano tenute a prendere una decisione globale in merito alla realizzazione del progetto. Tale scadenza dovrebbe promuovere una gestione più efficiente di tutte le procedure e non dovrebbe in alcun modo compromettere gli elevati standard di tutela ambientale e di partecipazione del pubblico dell'Unione.
- (9) Gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per garantire che i ricorsi che mettono in discussione la legalità sostanziale o procedurale di una decisione globale siano trattati nella maniera più efficiente possibile.
- (10) I progetti infrastrutturali transfrontalieri della rete TEN-T affrontano sfide particolari per quanto attiene al coordinamento delle procedure di rilascio delle autorizzazioni. I coordinatori europei dovrebbero essere autorizzati a monitorare tali procedure e agevolare la sincronizzazione e il coordinamento.
- (11) Gli appalti pubblici nell'ambito di progetti transfrontalieri di interesse comune dovrebbero essere indetti in conformità al trattato e alle direttive 2014/25/UE e/o 2014/24/UE. Per garantire l'efficace completamento dei progetti transfrontalieri di interesse comune della rete centrale, le procedure di appalti pubblici indette da un

unico organismo dovrebbero essere soggette a un'unica legislazione nazionale. In deroga alle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici, si applicano, in linea di principio, le norme nazionali dello Stato membro in cui l'organismo comune ha la propria sede legale. Dovrebbe restare possibile definire la legislazione applicabile attraverso un accordo intergovernativo.

- (12) La Commissione non è sistematicamente coinvolta nell'autorizzazione dei singoli progetti. Tuttavia, in alcuni casi, certi aspetti della preparazione del progetto sono subordinati al rilascio di un nulla-osta a livello dell'Unione. Ove sia coinvolta nelle procedure, la Commissione riserva un trattamento preferenziale ai progetti di interesse comune dell'Unione e garantisce la certezza ai promotori del progetto. In alcuni casi può essere richiesta l'approvazione per gli aiuti di Stato. In linea con il Codice delle migliori pratiche applicabili nei procedimenti di controllo degli aiuti di Stato, gli Stati membri possono richiedere alla Commissione di gestire progetti di interesse comune relativi alla rete centrale TEN-T che ritengano prioritari con tempistiche più prevedibili sulla base dei casi trattati o di una pianificazione concordata.
- (13) L'attuazione dei progetti infrastrutturali della rete centrale TEN-T dovrebbe essere altresì supportata da orientamenti della Commissione volti a fare maggiore chiarezza in merito all'attuazione di certe tipologie di progetti, assicurando il rispetto dell'*acquis* dell'Unione europea. Ad esempio, il piano d'azione per la natura, i cittadini e l'economia²³ prevede orientamenti che facciano maggiore chiarezza allo scopo di garantire l'osservanza delle direttive Uccelli e Habitat. Dovrebbe essere offerto un sostegno diretto in relazione alle procedure di appalti pubblici per progetti di interesse comune, al fine di ottenere il rapporto più vantaggioso qualità/prezzo²⁴. Dovrebbe inoltre essere messa a disposizione un'assistenza tecnica adeguata nell'ambito dei meccanismi sviluppati per il quadro finanziario pluriennale 2021-2027, allo scopo di fornire sostegno finanziario ai progetti TEN-T di interesse comune.
- (14) Poiché gli obiettivi del presente regolamento non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della necessità di coordinamento di tali obiettivi, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nell'articolo stesso.
- (15) Al fine di garantire la certezza del diritto, le disposizioni del presente regolamento non si applicano alle procedure amministrative avviate prima della sua entrata in vigore,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

Il presente regolamento stabilisce i requisiti applicabili alle procedure amministrative osservate dalle autorità competenti degli Stati membri in relazione all'autorizzazione e

²³ COM (2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final.

all'attuazione di tutti i progetti di interesse comune relativi alla rete centrale della rete transeuropea dei trasporti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013. Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- a) "decisione globale": la decisione o la serie di decisioni adottate dalle/dall'autorità di uno Stato membro, esclusi giudici o tribunali, che stabilisce se rilasciare al promotore di un progetto l'autorizzazione a realizzare le infrastrutture di trasporto necessarie al completamento del progetto, fatte salve altre decisioni eventualmente adottate nell'ambito di una procedura di ricorso amministrativa;
- b) "procedure di rilascio delle autorizzazioni": ogni procedura da seguire o provvedimento da prendere di fronte alle autorità di uno Stato membro, ai sensi del diritto dell'Unione o nazionale, prima che il promotore del progetto possa darvi attuazione;
- c) "promotore del progetto": chi richiede un'autorizzazione relativa a un progetto privato o la pubblica autorità che dà avvio a un determinato progetto;
- d) "unica autorità competente": l'autorità designata dallo Stato membro per assolvere i compiti derivanti dalla presente regolamento;
- e) "progetto transfrontaliero di interesse comune": un progetto di interesse comune ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1315/2013 riguardante una tratta transfrontaliera quale definita all'articolo 3, lettera m), di detto regolamento, realizzata da un organismo comune.

CAPO II – RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI

Articolo 3

Carattere prioritario dei progetti di interesse comune

1. Ogni progetto di interesse comune della rete centrale TEN-T è soggetto a una procedura integrata di rilascio delle autorizzazioni gestita da un'unica autorità competente designata da ciascuno Stato membro a norma degli articoli 5 e 6.
2. Laddove il carattere prioritario sia previsto dalla legislazione applicabile, ai progetti di interesse comune viene assegnato lo stato di massima importanza possibile a livello nazionale e vengono trattati di conseguenza nelle procedure di rilascio delle autorizzazioni, qualora e nella misura in cui tale trattamento sia previsto nella legislazione nazionale applicabile al determinato tipo di infrastruttura di trasporto.
3. Al fine di assicurare un trattamento amministrativo efficiente dei progetti di interesse comune, i promotori dei progetti e tutte le autorità interessate assicurano che le pratiche relative a tali progetti siano sbrigiate nel modo giuridicamente più rapido possibile, anche per quanto riguarda le risorse assegnate.

Articolo 4

Integrazione delle procedure di rilascio delle autorizzazioni

1. Al fine di rispettare le scadenze di cui all'articolo 6 e di ridurre gli oneri amministrativi per il completamento dei progetti di interesse comune, tutte le procedure amministrative da effettuarsi in osservanza al diritto applicabile, sia nazionale, sia dell'Unione, sono integrate in un'unica decisione globale.
2. In caso di progetti di interesse comune per i quali l'obbligo di svolgere valutazioni degli effetti sull'ambiente si evinca contemporaneamente dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e da altre disposizioni dell'Unione, gli Stati membri garantiscono l'attuazione di procedure comuni ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2011/92/UE.

Articolo 5

Unica autorità competente per il rilascio delle autorizzazioni

1. Entro il ... (*OP inserire la data: un anno a partire dall'entrata in vigore del presente regolamento*), ciascuno Stato membro designa un'unica autorità competente responsabile di agevolare la procedura di rilascio delle autorizzazioni, ivi compresa la procedura relativa all'adozione della decisione globale.
2. La responsabilità dell'unica autorità competente di cui al paragrafo 1 e/o i compiti correlati possono essere delegati ad altra autorità o eseguiti da un'altra autorità di livello amministrativo idoneo, per un determinato progetto di interesse comune o per una particolare categoria di progetti di interesse comune, alle seguenti condizioni:
 - a) vi è una sola autorità responsabile per il progetto di interesse comune;
 - b) l'autorità è l'unico punto di contatto per il promotore del progetto nell'ambito della procedura che porta all'assunzione della decisione globale relativa al determinato progetto di interesse comune, e
 - c) l'autorità coordina la trasmissione di tutta la documentazione e delle informazioni pertinenti.

L'unica autorità competente può conservare la responsabilità di fissare le scadenze, fatte salve le scadenze stabilite a norma dell'articolo 6.
3. L'unica autorità competente adotta la decisione globale entro le scadenze di cui all'articolo 6. Tale decisione è assunta seguendo procedure comuni.

La decisione globale dell'unica autorità competente è la sola decisione giuridicamente vincolante che deriva dalla procedura legale di rilascio dell'autorizzazione. Qualora il progetto coinvolga altre autorità, queste possono, conformemente al diritto nazionale, esprimere il loro parere quale contributo alla procedura, ai sensi della legislazione nazionale. Tale parere deve essere preso in considerazione dall'unica autorità competente.
4. Al momento di adottare la decisione globale, l'unica autorità competente assicura che siano rispettati i requisiti pertinenti ai sensi della legislazione internazionale e dell'Unione e motiva debitamente la propria decisione.

5. Se un progetto di interesse comune richiede che le decisioni vengano adottate in due o più Stati membri, le rispettive autorità competenti prendono tutti i provvedimenti necessari a fare sì che la cooperazione e il coordinamento fra loro siano efficienti ed efficaci. Fatti salvi gli obblighi derivanti dall'applicazione del diritto dell'Unione e internazionale, Gli Stati membri si adoperano per disporre procedure comuni, in particolare rispetto alla valutazione degli impatti ambientali.

Articolo 6

Durata e attuazione della procedura di rilascio delle autorizzazioni

1. La procedura di rilascio delle autorizzazioni prevede una fase che precede la domanda e una fase di valutazione della domanda e adozione della decisione da parte dell'unica autorità competente.
2. La fase che precede la domanda, che riguarda il periodo compreso tra l'inizio della procedura di rilascio dell'autorizzazione e la presentazione del fascicolo di domanda completo all'unica autorità competente, non può, in linea di principio, durare più di due anni.
 3. Per avviare la procedura di rilascio dell'autorizzazione, il promotore del progetto dà notifica del progetto per iscritto all'unica autorità competente degli Stati membri interessati, trasmettendo anche una descrizione dettagliata del progetto. Entro due mesi dal ricevimento della suddetta notifica, l'unica autorità competente accetta per iscritto la notifica, oppure la rifiuta se ritiene che il progetto non sia abbastanza maturo perché possa essere avviata la procedura di rilascio della relativa autorizzazione. In caso di rifiuto, l'unica autorità competente motiva la propria decisione. La data della firma dell'accettazione della notifica da parte dell'autorità competente segna l'inizio della procedura di rilascio dell'autorizzazione. Qualora siano coinvolti due o più Stati membri, come data di inizio del processo di rilascio dell'autorizzazione si considera la data di accettazione della notifica da parte dell'ultima autorità competente coinvolta.
4. Entro tre mesi dall'inizio della procedura di rilascio dell'autorizzazione l'unica autorità competente, in stretta collaborazione con il promotore del progetto e le altre autorità interessate e prendendo in considerazione le informazioni trasmesse dal promotore del progetto sulla base della notifica di cui al paragrafo 3, stila e trasmette al promotore del progetto una descrizione dettagliata della domanda indicante:
 - (a) l'ambito di applicazione materiale e il livello di dettaglio delle informazioni da trasmettere a cura del promotore del progetto quale parte integrante del fascicolo di domanda per la decisione globale;
 - (b) un calendario per la procedura di rilascio dell'autorizzazione che riporti almeno quanto segue:
 - i) le decisioni e i pareri necessari;
 - ii) le autorità, le parti interessate e il pubblico potenzialmente coinvolti;
 - iii) le singole fasi della procedura e la loro durata;
 - iv) le tappe principali e le rispettive scadenze da rispettare in vista della decisione globale da adottare;

- v) le risorse pianificate dalle autorità e le possibili esigenze in termini di risorse aggiuntive.
5. Per garantire la completezza e la qualità del fascicolo di domanda, il promotore del progetto richiede prima possibile, durante la fase che precede la domanda, il parere al riguardo dell'unica autorità competente . Il promotore del progetto collabora pienamente con l'unica autorità competente per rispettare le scadenze e la descrizione dettagliata della domanda di cui al paragrafo 4.
 6. Il promotore del progetto trasmette il fascicolo di domanda sulla base della descrizione dettagliata della domanda entro 21 mesi dal ricevimento della descrizione dettagliata. Decorso tale termine, la descrizione dettagliata della domanda non è più ritenuta applicabile, salva la decisione da parte dell'unica autorità competente di prorogare tale termine a seguito di una richiesta opportunamente motivata del promotore del progetto.
 7. Entro due mesi dalla data di presentazione del fascicolo di domanda completo, l'autorità competente conferma per iscritto la completezza del fascicolo di domanda e ne dà comunicazione al promotore del progetto. Il fascicolo di domanda presentato dal promotore del progetto è considerato completo se nei due mesi successivi alla sua presentazione l'autorità competente non richiede al promotore del progetto ulteriori informazioni . Per quanto attiene all'ambito di applicazione materiale e al livello di dettaglio, la richiesta deve limitarsi agli elementi indicati nella descrizione dettagliata della domanda. Eventuali richieste di ulteriori informazioni possono essere giustificate unicamente da nuove circostanze impreviste ed eccezionali e devono essere debitamente motivate dall'unica autorità competente.
 8. L'unica autorità competente valuta la domanda e adotta una decisione globale entro un anno dalla data di presentazione del fascicolo di domanda completo conformemente alle disposizioni del paragrafo 7. Gli Stati membri possono fissare una scadenza anticipata, se lo ritengono opportuno.
 9. Le scadenze di cui alle precedenti disposizioni non pregiudicano gli obblighi derivanti dal diritto internazionale e dal diritto dell'Unione e dalle procedure di appello amministrativo o giudiziale dinanzi a un organo giurisdizionale.

Articolo 7

Coordinamento delle procedure transfrontaliere di rilascio delle autorizzazioni

1. Per i progetti che riguardano due o più Stati membri, le autorità competenti degli Stati membri interessati allineano le proprie tempistiche e concordano un calendario comune.
2. Il coordinatore europeo di cui all'articolo 45 del regolamento (UE)² n. 1315/2013 è autorizzato a seguire da vicino la procedura di rilascio delle autorizzazioni relativa ai progetti transfrontalieri di interesse comune e a facilitare i contatti tra le autorità competenti interessate.
3. Fatto salvo l'obbligo di rispettare le scadenze previste dal presente regolamento, in caso di mancata osservanza della scadenza relativa alla decisione globale l'autorità competente informa immediatamente il coordinatore europeo delle misure prese o da prendere per concludere la procedura di rilascio delle autorizzazioni con il minor

ritardo possibile. Il coordinatore europeo può richiedere all'autorità competente di riferire periodicamente sui progressi compiuti.

CAPO III APPALTI PUBBLICI

Articolo 8

Appalti pubblici nell'ambito dei progetti transfrontalieri di interesse comune

1. Gli appalti pubblici nell'ambito dei progetti transfrontalieri di interesse comune sono indetti in conformità al trattato e alle direttive 2014/25/UE e/o 2014/24/UE.
2. In caso di procedure di appalto indette da un organismo comune istituito dagli Stati membri partecipanti, tale organismo applica le disposizioni nazionali di uno degli Stati membri interessati; in deroga alle suddette direttive, tali disposizioni coincidono con quelle stabilite in conformità all'articolo 57, paragrafo 5, lettera a), della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio o all'articolo 39, paragrafo 5, lettera a), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, ove applicabili, salvo altrimenti stabilito di comune accordo tra gli Stati membri partecipanti. Un tale accordo deve prevedere in ogni caso l'applicazione di un'unica legislazione nazionale qualora le procedure di appalto siano indette da un organismo comune.

CAPO IV ASSISTENZA TECNICA

Articolo 9

Assistenza tecnica

Se un promotore di progetto o uno Stato membro ne fa richiesta, in conformità ai relativi programmi di finanziamento dell'Unione e fatto salvo il quadro finanziario pluriennale l'Unione fornisce assistenza tecnica per consentire l'attuazione del presente regolamento e per agevolare la realizzazione di progetti di interesse comune.

CAPO V DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 10

Disposizioni transitorie

Il presente regolamento non si applica alle procedure amministrative avviate prima della sua entrata in vigore.

Articolo 11

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente