

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 22 luglio 2009

**recante modifica della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale**

[notificata con il numero C(2009) 5607]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/561/CE)

- LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
- visto il trattato che istituisce la Comunità europea,
- vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1,
- vista la raccomandazione dell'Agenzia ferroviaria europea sul piano di attuazione europeo (ERA-REC-02-2009-ERTMS) del 23 febbraio 2009,
- considerando quanto segue:
- (1) Ciascuna specifica tecnica di interoperabilità (STI) deve indicare la strategia di attuazione delle STI, precisando le tappe da completare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI.
- (2) La decisione 2006/679/CE della Commissione, del 28 marzo 2006, riguardante una specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale <sup>(2)</sup> ha definito la STI corrispondente.
- (3) Ai sensi dell'articolo 3 della decisione 2006/679/CE, gli Stati membri hanno definito un piano nazionale di attuazione della STI controllo-comando e segnalamento e ne hanno trasmesso notifica alla Commissione.
- (4) Sulla base di questi piani nazionali deve essere elaborato un piano generale dell'UE in base ai principi specificati nel capitolo 7 dell'allegato alla decisione 2006/679/CE.
- (5) Il capitolo 7 dell'allegato alla decisione 2006/679/CE stabilisce che il piano generale dell'UE deve essere allegato alla STI mediante una procedura di revisione e sarà denominato piano di attuazione europeo.
- (6) La direttiva 2008/57/CE indica che le STI possono definire il quadro necessario per decidere se i sottosistemi esistenti devono essere nuovamente autorizzati e fissare le scadenze corrispondenti.
- (7) La strategia per attuare la STI controllo-comando e segnalamento non deve basarsi esclusivamente sulla conformità dei sottosistemi alla STI al momento della loro messa in servizio, ammodernamento o rinnovo ma anche su un'attuazione coordinata lungo i corridoi paneuropei che collegano le principali aree di trasporto merci europee. Visto che l'interoperabilità può essere ottenuta soltanto se i corridoi sono completamente equipaggiati, è opportuno fissare nel piano di attuazione europeo termini adeguati per il rinnovo o l'ammodernamento del sottosistema.
- (8) Gli Stati membri devono compiere gli sforzi necessari per predisporre un modulo esterno di trasmissione specifico per i sistemi ereditati di classe B di cui all'allegato B della STI.
- (9) I progetti per il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System, ERTMS), in generale, e le linee incluse nel piano di attuazione europeo, in particolare, possono beneficiare di sovvenzioni comunitarie a titolo del programma TEN-T o di altri programmi di sostegno finanziario della Comunità.
- (10) Per assicurare la realizzazione del sistema ERTMS, in sintonia con il campo di applicazione e i termini stabiliti dal piano europeo di attuazione, è fondamentale disporre di un sostegno finanziario adeguato. Il piano può pertanto essere adeguato per tenere conto dei finanziamenti disponibili.

<sup>(1)</sup> GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.<sup>(2)</sup> GU L 284 del 16.10.2006, pag. 1.

- (11) I fornitori delle apparecchiature di bordo del sistema ERTMS hanno confermato di poter fornire attrezzature di bordo conformi al nuovo standard (noto come «baseline 3») entro il 2015; pertanto, le locomotive internazionali consegnate entro tale scadenza devono, in generale, essere dotate del sistema ERTMS.
- (12) La decisione 2006/679/CE deve pertanto essere modificata di conseguenza.
- (13) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato sull'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie, istituito ai sensi dell'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

L'allegato della decisione 2006/679/CE è modificato come segue:

- 1) le sezioni 7.1, 7.2 e 7.3 sono sostituite dal testo che figura nell'allegato della presente decisione;
- 2) nella sezione 7.4.2.3 il riferimento alla sezione 7.2.2.5 è sostituito da un riferimento alla sezione 7.2.

*Articolo 2*

Entro il 31 dicembre 2015 la Commissione valuta l'attuazione del piano di attuazione europeo e, dopo aver analizzato i progressi compiuti fino al 2015, determina la disponibilità di apparecchiature conformi al nuovo standard (baseline 3) così come le fonti e il livello di finanziamento disponibili per sostenere la realizzazione del sistema ERTMS, qualora risultino necessari emendamenti alla presente decisione, in particolare per quanto riguarda le linee che devono essere attrezzate entro il 2020. Gli Stati membri partecipano all'analisi.

*Articolo 3*

La presente decisione si applica a decorrere dal 1° settembre 2009.

*Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 luglio 2009.

*Per la Commissione*

Antonio TAJANI

*Vicepresidente*

## ALLEGATO

Le sezioni 7.1, 7.2 e 7.3 dell'allegato della decisione 2006/679/CE sono sostituite dalle seguenti:

«7. ATTUAZIONE DELLA STI CONTROLLO-COMANDO

Il presente capitolo illustra la strategia di attuazione della STI (piano di attuazione europeo del sistema ERTMS), precisando le tappe da completare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI.

Il piano europeo di attuazione del sistema ERTMS non si applica alle linee che si trovano sul territorio di uno Stato membro quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è separata o isolata per la presenza del mare o è separata dalla rete ferroviaria del resto della Comunità a causa di condizioni geografiche particolari. Questa strategia non si applica alle locomotive che effettuano servizio esclusivamente sulle linee in questione.

7.1. **Attuazione del sistema ERTMS a terra**

L'obiettivo del piano di attuazione europeo del sistema ERTMS è assicurare che, gradualmente, le locomotive, le automotrici e gli altri veicoli ferroviari equipaggiati con il sistema ERTMS possano avere accesso a un numero maggiore di linee, porti, terminal e impianti di smistamento senza essere dotati dell'apparecchiatura nazionale specifica in aggiunta al sistema ERTMS.

A tal fine, il piano di attuazione non richiede l'eliminazione dei sistemi esistenti di classe B sulle linee incluse nel piano. Tuttavia, entro la data specificata nel piano di attuazione la dotazione di un sistema di classe B non deve essere una condizione per avere accesso ai binari delle linee incluse nel piano di attuazione per le locomotive, le automotrici e gli altri veicoli ferroviari equipaggiati con il sistema ERTMS.

Quando le aree dei terminal, quali per esempio i porti o determinate linee specifiche in un porto, non sono dotate di un sistema di classe B, i requisiti relativi alla "connessione" delle aree in questione non significano necessariamente che i terminal o le linee in questione debbano essere equipaggiati con il sistema ERTMS, a condizione che la dotazione con un sistema di classe B non sia richiesto come condizione di accesso alla rete.

Per le linee costituite da un doppio binario o da più binari, la linea è considerata equipaggiata non appena un doppio binario è equipaggiato. Quando in una sezione di corridoio esiste più di una linea, almeno una deve essere equipaggiata sulla sezione e l'intero corridoio è considerato equipaggiato non appena almeno una linea è attrezzata sull'intera lunghezza del corridoio.

7.1.1. **Corridoi**

I sei corridoi di cui all'appendice I devono essere equipaggiati con il sistema ERTMS secondo il calendario di cui alla stessa appendice (\*).

7.1.2. **Collegamento ai principali porti, impianti di smistamento, terminal merci e aree per il trasporto merci in Europa**

I porti, gli impianti di smistamento, i terminal merci e le aree per il trasporto merci di cui all'appendice II sono collegati ad almeno uno dei sei corridoi specificati all'appendice I alla data e alle condizioni di cui all'appendice II.

7.1.3. **Progetti finanziati dall'UE**

Fatte salve le sezioni 7.1.1 e 7.1.2, l'installazione del sistema ERTMS/ETCS è obbligatoria in caso di:

- nuove installazioni della protezione del treno in un impianto CCS, o
- ammodernamento della protezione del treno in un impianto CCS già in servizio che modifichi le funzioni o le prestazioni del sottosistema,

per i progetti di infrastruttura ferroviaria che beneficiano di una sovvenzione finanziaria a titolo del Fondo europeo di sviluppo regionale e/o del Fondo di coesione [regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio (\*\*)] e/o dei fondi TEN-T [decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*)].

Tuttavia, quanto il segnalamento è rinnovato su sezioni di una linea brevi (inferiori a 150 km) e discontinue, la Commissione può autorizzare una deroga a tale norma, a condizione che il sistema ERTMS sia installato anteriormente alla prima delle due date indicate di seguito:

- 5 anni dopo il completamento del progetto,
- la data entro la quale la sezione della linea è collegata a un'altra linea equipaggiata con il sistema ERTMS.

Nella presente sezione, la prima delle due date in questione è definita "data limite per l'installazione".

Lo Stato membro interessato trasmette un fascicolo alla Commissione. Il fascicolo contiene un'analisi economica che dimostra l'esistenza di un vantaggio economico e/o tecnico considerevole derivante dalla messa in servizio alla data limite per l'installazione invece che durante l'esecuzione del progetto finanziato dall'UE.

Questa clausola può essere invocata da uno Stato membro solo quando l'offerta riguardante il rinnovo o l'ammodernamento del sistema di protezione del treno contiene un'opzione esplicita per attrezzare la linea con il sistema, durante il progetto o alla data limite per l'installazione.

La Commissione esamina il fascicolo trasmesso e le misure proposte dallo Stato membro e informa il comitato di cui all'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*\*) del risultato dell'analisi. In caso di concessione di deroga, lo Stato membro assicura che il sistema ERTMS sia installato prima della data limite per l'installazione.

#### 7.1.4. Condizioni in cui sono richieste funzioni opzionali

In funzione delle caratteristiche dell'impianto controllo-comando di terra e delle sue interfacce con altri sottosistemi, può capitare che, per soddisfare i requisiti essenziali, in alcune applicazioni si debbano attuare alcune funzionalità di terra non classificate come obbligatorie.

L'attuazione a terra di funzioni nazionali o opzionali non deve impedire l'accesso a tale infrastruttura a un treno che soddisfa solo i requisiti obbligatori del sistema di bordo di classe A, ad eccezione di quanto richiesto per le seguenti funzioni opzionali di bordo:

- un impianto a terra ETCS livello 3 richiede la supervisione dell'integrità del treno a bordo,
- un impianto a terra ETCS livello 1 con infill richiede la corrispondente funzionalità infill a bordo se la velocità di rilascio è impostata sul valore zero per motivi di sicurezza (per esempio protezione dei punti pericolosi),
- quando il sistema ETCS richiede la trasmissione di dati via radio, i servizi di trasmissione dei dati di GSM-R devono soddisfare i requisiti della trasmissione di dati ETCS,
- un impianto di bordo, che incorpora un STM KER, può richiedere l'attuazione dell'interfaccia K.

#### 7.1.5. Sistemi ereditati

Gli Stati membri garantiscono che la funzionalità dei sistemi ereditati di cui all'allegato B della presente STI e delle loro interfacce continuano a essere conformi alle specifiche attuali, ad eccezione delle modifiche ritenute eventualmente necessarie per migliorare gli aspetti di sicurezza dei sistemi in questione. Gli Stati membri rendono disponibili le informazioni utili concernenti i loro sistemi ereditati necessarie ai fini dello sviluppo e della certificazione di impianti atti a garantire l'interoperabilità delle apparecchiature di classe A con gli impianti ereditati di classe B.

#### 7.1.6. Notifica

Per ogni sezione di corridoio descritta all'appendice I, gli Stati membri notificano alla Commissione un calendario dettagliato per la dotazione della sezione di corridoio con il sistema ERTMS o confermano che la sezione in questione è già equipaggiata. Le informazioni sono notificate alla Commissione almeno tre anni prima della data limite per l'installazione della sezione di corridoio specificata all'appendice I.

Per ogni porto, impianto di smistamento, terminal merci o area per il trasporto merci di cui all'appendice II, gli Stati membri notificano le linee specifiche da utilizzare per assicurarne il collegamento con uno dei corridoi di cui all'allegato I. Le informazioni in oggetto sono notificate alla Commissione almeno tre anni prima della data specificata all'appendice II e indicano la data limite per attrezzare il porto, l'impianto di smistamento, il terminal merci o l'area per il trasporto merci in questione. Se necessario, la Commissione europea può chiedere modifiche, in particolare per assicurare la coerenza fra le linee equipaggiate ai confini. Gli Stati membri notificano alla Commissione un calendario dettagliato per attrezzare le linee specifiche con il sistema ERTMS o confermano che le linee in questione sono già equipaggiate con il sistema ERTMS. Le informazioni in oggetto sono notificate alla Commissione almeno tre anni prima della data specificata all'appendice II e indicano la data limite per attrezzare il porto, l'impianto di smistamento, il terminal merci o l'area per il trasporto merci in questione.

I calendari dettagliati indicano, in particolare, la data entro la quale l'offerta per la dotazione della linea deve essere conclusa, le procedure da mettere in atto per assicurare l'interoperabilità con i paesi confinanti sul corridoio e le tappe fondamentali del progetto. Ogni dodici mesi gli Stati membri informano la Commissione circa i progressi compiuti nell'attuazione del sistema sulle linee in questione trasmettendo un calendario aggiornato.

#### 7.1.7. Ritardi

Se uno Stato membro prevede ragionevolmente ritardi rispetto ai termini fissati nella presente decisione, ne informa immediatamente la Commissione. Trasmette alla Commissione un fascicolo contenente una descrizione tecnica del progetto e una programmazione aggiornata. Il fascicolo illustra inoltre le ragioni del ritardo e indica le misure correttive messe in atto dallo Stato membro.

Un ulteriore periodo non superiore a tre anni può essere concesso a uno Stato membro quando il ritardo è dovuto a cause che esulano dal controllo ragionevole dello Stato membro, quali il fallimento dei fornitori o problemi riguardanti l'omologazione e il processo di approvazione in assenza di veicoli di prova adatti. Tale clausola può essere invocata da uno Stato membro esclusivamente quando le seguenti condizioni sono rispettate:

- le notifiche di cui alla sezione 7.1.6 sono state ricevute in tempo e sono risultate complete,
- il fascicolo di cui alla sezione 7.1.7, primo comma, dimostra chiaramente che il ritardo era dovuto a cause che esulano dal controllo dello Stato membro,
- un'autorità competente è responsabile del coordinamento dei fornitori di apparecchiature di bordo e di terra così come dell'integrazione e delle prove sui prodotti,
- i laboratori esistenti sono stati usati in modo adeguato,
- è dimostrata l'attuazione di misure adeguate per ridurre al minimo il periodo supplementare.

La Commissione esamina il fascicolo trasmesso e le misure proposte dallo Stato membro e informa il comitato di cui all'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE del risultato dell'analisi.

#### 7.2. Attuazione del sistema ETCS a bordo

Le locomotive, le automotrici e gli altri veicoli ferroviari nuovi capaci di circolare senza trazione, dotati di una cabina di guida, ordinati dopo il 1° gennaio 2012 o messi in servizio dopo il 1° gennaio 2015, devono essere equipaggiati con il sistema ERTMS.

Il requisito non riguarda le locomotive nuove da manovra e altre locomotive, automotrici e veicoli ferroviari nuovi equipaggiati con una cabina di guida, se sono progettati esclusivamente per il servizio nazionale o per servizio regionale transfrontaliero. Tuttavia, gli Stati membri possono introdurre requisiti supplementari a livello nazionale, in particolare per:

- limitare l'accesso alle linee equipaggiate con il sistema ERTMS alle locomotive dotate di tale sistema, per eliminare progressivamente i sistemi nazionali esistenti,
- richiedere che le locomotive da manovra nuove e/o altri veicoli ferroviari nuovi, dotati di una cabina di guida, anche se progettati esclusivamente per il servizio nazionale o per il servizio regionale transfrontaliero, siano equipaggiati con il sistema ERTMS.

### 7.3. *Norme specifiche di attuazione del sistema GSM-R*

Le norme di seguito elencate si applicano in aggiunta a quelle di cui alle sezioni 7.1 e 7.2.

#### 7.3.1. **Impianti di terra**

L'adozione del sistema GSM-R è obbligatoria per:

- le nuove installazioni di strumentazione radio in un impianto CCS,
- l'ammodernamento della strumentazione radio di un impianto CCS già in servizio che modifichi le funzioni o le prestazioni del sottosistema.

#### 7.3.2. **Impianti di bordo**

L'adozione del sistema GSM-R nel materiale rotabile destinato a essere utilizzato su una linea che comprenda almeno una tratta dotata di interfacce di classe A (anche se sovrapposte a un sistema di classe B) è obbligatoria per:

- le nuove installazioni di strumentazione radio in un impianto CCS,
- l'ammodernamento della strumentazione radio di un impianto CCS già in servizio che modifichi le funzioni o le prestazioni del sottosistema.

#### 7.3.3. **Sistemi ereditati**

Gli Stati membri garantiscono che la funzionalità dei sistemi ereditati di cui all'allegato B della presente STI e delle loro interfacce continuano a essere conformi alle specifiche attuali, ad eccezione delle modifiche ritenute eventualmente necessarie per migliorare gli aspetti di sicurezza dei sistemi in questione. Gli Stati membri rendono disponibili le informazioni utili concernenti i loro sistemi ereditati necessarie ai fini dello sviluppo e della certificazione di impianti atti a garantire l'interoperabilità delle apparecchiature di classe A con gli impianti ereditati di classe B.

---

(\*) L'appendice I indica la data ultima per l'installazione, con l'intento di costruire progressivamente una rete ERTMS coerente. In diversi casi esistono accordi volontari per l'installazione anticipata.

(\*\*) GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25.

(\*\*\*) GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

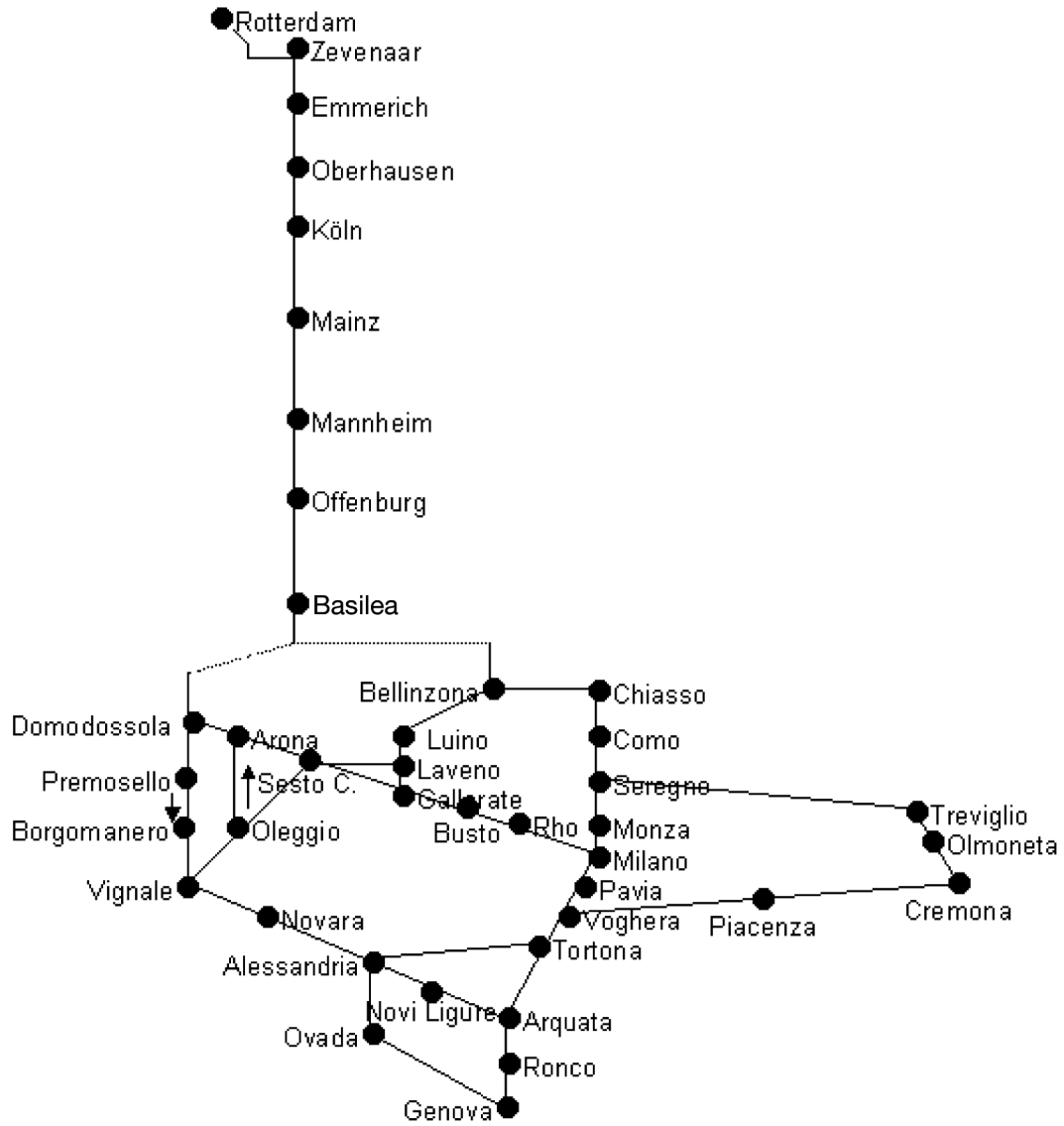
(\*\*\*\*) GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

---

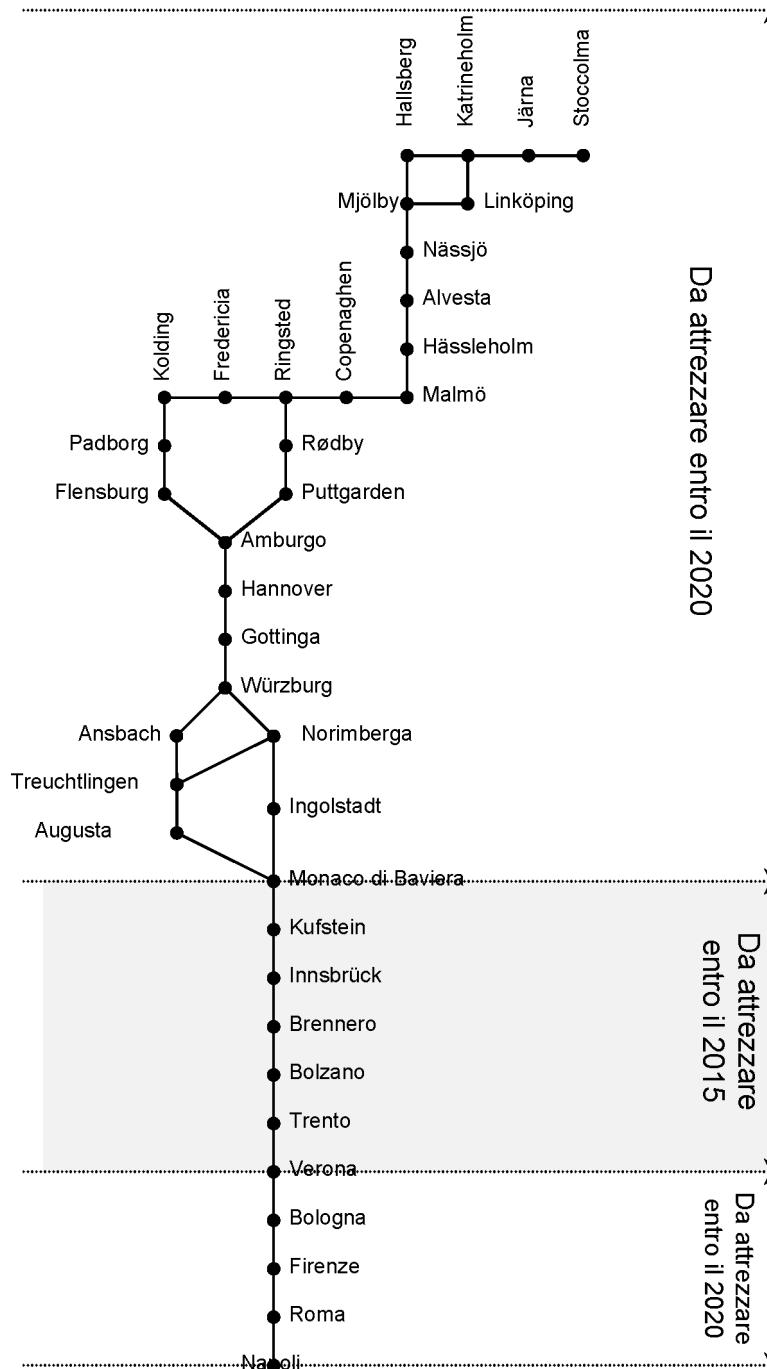
Appendice I

Linee specifiche che costituiscono i corridoi

Corridoio A — da attrezzare entro il 2015

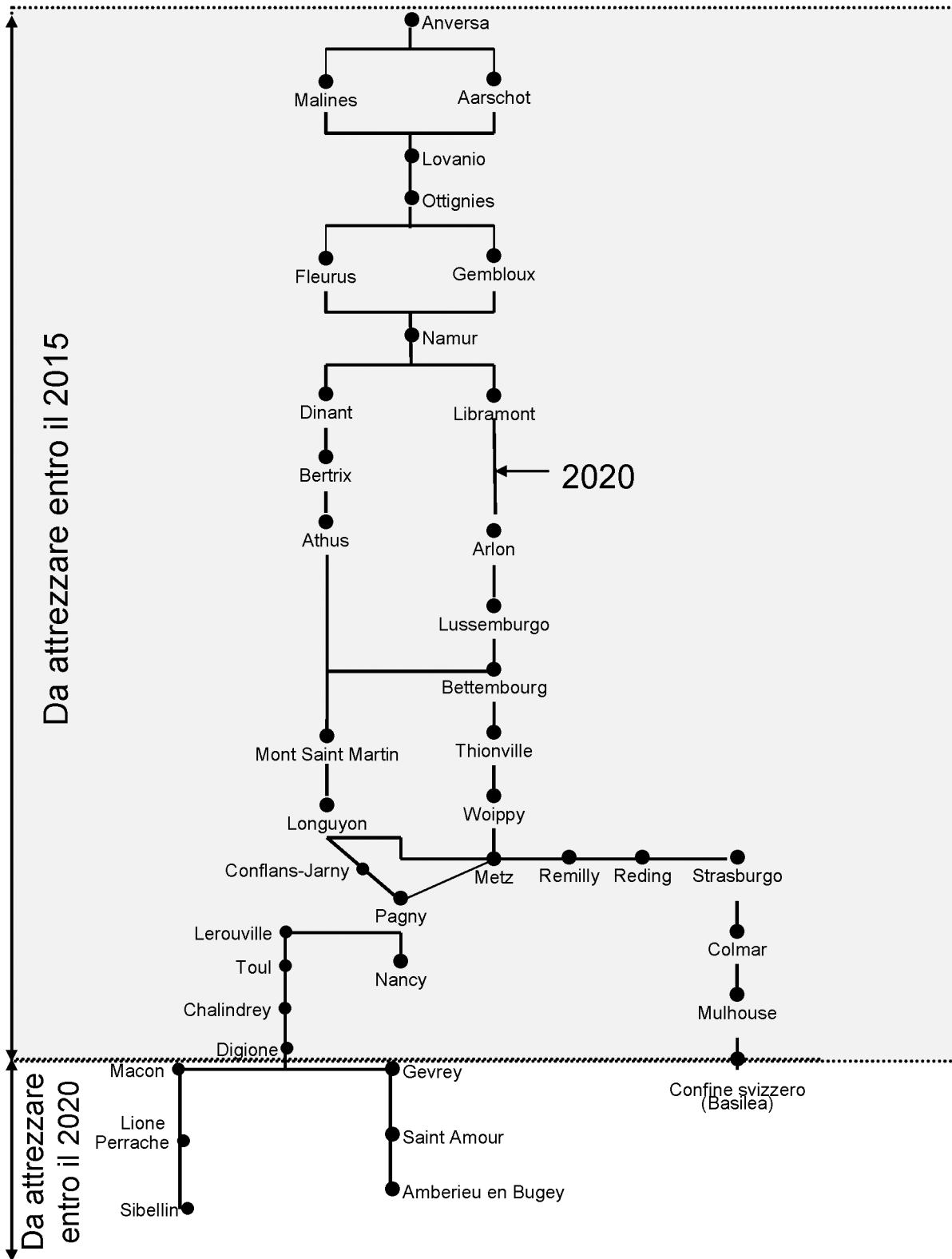


Corridoio B (1)

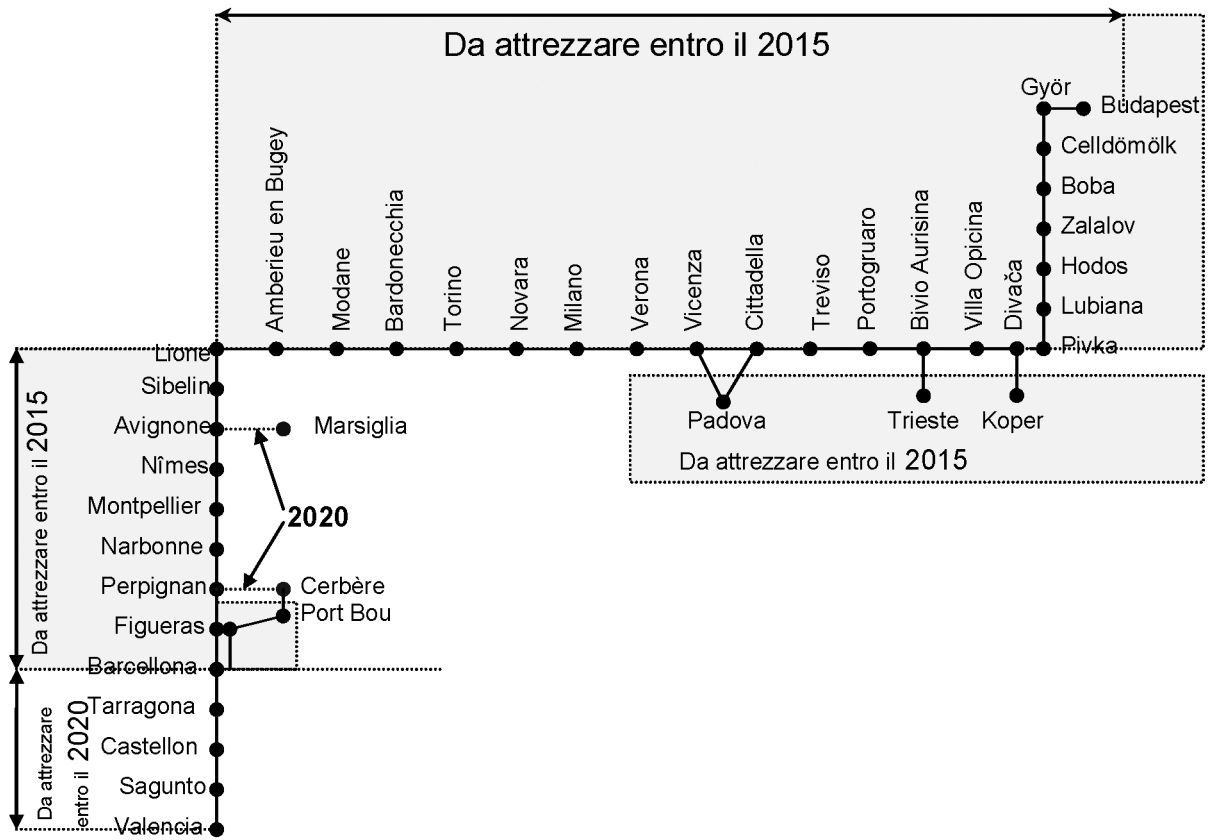




Corridoio C (2)



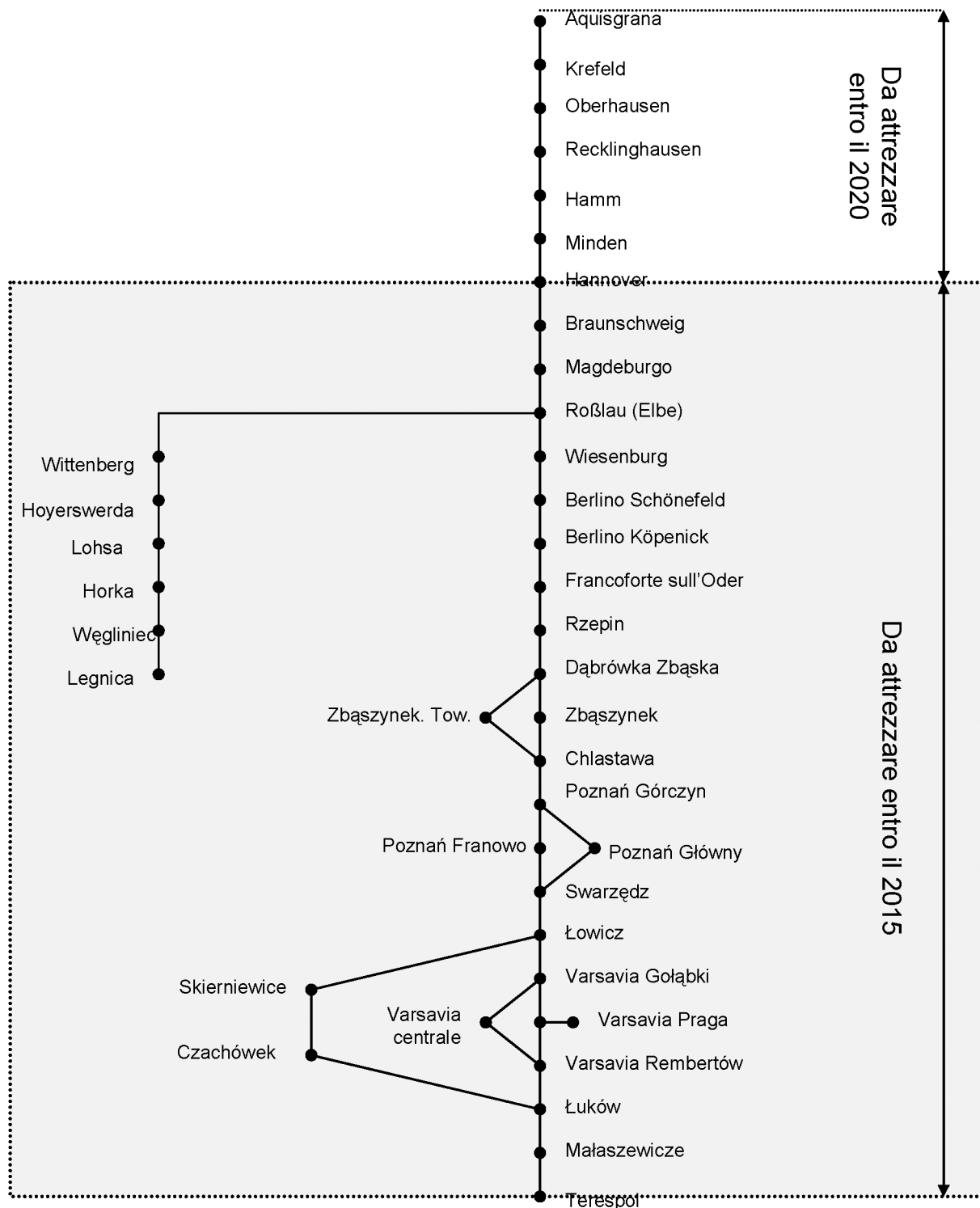
Corridoio D <sup>(3)</sup>



Corridoio E



## Corridoio F



(<sup>1</sup>) Fatta salva la legislazione applicabile alla rete transeuropea ad alta velocità, possono essere forniti collegamenti fra sezioni di linee ad alta velocità, a condizione che siano allocate tracce ai treni merci. Almeno un collegamento dotato del sistema ERTMS sarà fornito entro il 2020 fra la Danimarca e la Germania (Flensburg-Amburgo o Rødby-Puttgarden) ma non necessariamente entrambi. La galleria di base del Brennero sarà equipaggiata con il sistema ERTMS dopo il completamento dei lavori dell'infrastruttura (data prevista: 2020).

(<sup>2</sup>) Un collegamento fra Nancy e Reding sarà fornito entro il 2020.

(<sup>3</sup>) Due tratte supplementari saranno equipaggiate entro il 2020: Montmélian-Grenoble-Valence e Lione-Valence-Arles-Miramas (sponda sinistra del Rodano).

## Appendice II

Principali porti, impianti di smistamento, terminal merci e aree per il trasporto merci in Europa <sup>(1)</sup>

Paese	Area di trasporto merci	Data	Note
Belgio	Anversa	31.12.2015	Entro il 2020 sarà fornito anche un collegamento con Rotterdam.
	Gand	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulgaria	Burgas	31.12.2020	Per il collegamento al corridoio E occorre equipaggiare le sezioni Burgas-Sofia e Sofia-Vidin-Calafat e Calafat-Curtici in Romania (PP22).
Repubblica ceca	Praga	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Danimarca	Taulov	31.12.2020	Per collegare questo terminal la linea Flensburg-Padborg deve essere equipaggiata con il sistema ERTMS — cfr. nota 1 dell'appendice 1 dell'allegato.
Germania	Dresda <sup>(1)</sup>	31.12.2020	Entro il 2020 sarà assicurato anche un collegamento diretto fra il corridoio E e il corridoio F (da Dresda ad Hannover).
	Lubecca	31.12.2020	
	Duisburg	31.12.2015	
	Amburgo <sup>(2)</sup>	31.12.2020	
	Colonia	31.12.2015	
	Monaco di Baviera	31.12.2015	
	Hannover	31.12.2015	
	Rostock	31.12.2015	
	Ludwigshafen/Mannheim	31.12.2015	
Norimberga	31.12.2020		
Grecia	Pireo	31.12.2020	Il collegamento al corridoio E richiede l'equipaggiamento della sezione Kulata-Sofia in Bulgaria.
Spagna	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Sono necessari tre collegamenti: uno con Parigi via Hendaye, un altro da Pamplona a Madrid e un terzo da Pamplona al corridoio D via Saragozza.
	Saragozza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcellona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

Paese	Area di trasporto merci	Data	Note
Francia	Marsiglia	31.12.2020	
	Perpignan	31.12.2015	
	Avignone	31.12.2015	
	Lione	31.12.2015	
	Le Havre	31.12.2020	
	Lille	31.12.2020	
	Dunkerque	31.12.2020	
	Parigi	31.12.2020	Entro il 2020 saranno resi disponibili i collegamenti seguenti: i) Hendaye; ii) tunnel sotto la Manica; iii) Digione; e iv) Metz via Epernay e Châlons-en-Champagne.
Italia	La Spezia	31.12.2020	
	Genova	31.12.2015	
	Gioia Tauro	31.12.2020	
	Verona	31.12.2015	
	Milano	31.12.2015	
	Taranto	31.12.2020	
	Bari	31.12.2020	
	Padova	31.12.2015	
	Trieste	31.12.2015	
	Novara	31.12.2015	
	Bologna	31.12.2020	
	Roma	31.12.2020	
Lussemburgo	Bettembourg	31.12.2015	
Ungheria	Budapest	31.12.2015	
Paesi Bassi	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Entro il 2020 sarà fornito anche un collegamento con Anversa.
Austria	Graz	31.12.2020	
	Vienna	31.12.2020	
Polonia	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	Entro il 2020 la linea Wrocław-Legnica sarà attrezzata per assicurare un collegamento diretto con il confine tedesco (Gorlitz).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Varsavia	31.12.2015	
Portogallo	Sines	31.12.2020	
	Lisbona	31.12.2020	
Romania	Costanza	31.12.2015	

Paese	Area di trasporto merci	Data	Note
Slovenia	Koper	31.12.2015	
	Lubiana	31.12.2015	
Slovacchia	Bratislava	31.12.2015	
Regno Unito	Bristol	Questo terminal verrà collegato in quanto il corridoio C è esteso fino al tunnel sotto la Manica.	

(<sup>1</sup>) La Germania si impegnerà ad attrezzare la sezione Dresda-frontiera ceca del corridoio E entro una data anticipata.

(<sup>2</sup>) La Germania assicurerà la dotazione di un collegamento ferroviario con Amburgo ma è possibile che entro il 2020 l'area del porto sia equipaggiata solo parzialmente.

(<sup>1</sup>) «L'elenco di hub inclusi nella presente appendice può essere modificato, a condizione che le modifiche non riducano il traffico merci o non abbiano un impatto significativo su progetti in altri Stati membri.»