



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.10.2011
COM(2011) 650 definitivo

2011/0294 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2011) 1212 definitivo}

{SEC(2011) 1213 definitivo}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Contesto e obiettivi

A partire dalla metà degli anni ottanta la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ha costituito il quadro per lo sviluppo delle infrastrutture dirette a permettere un efficiente funzionamento del mercato interno e per garantire la coesione economica, sociale e territoriale nonché una migliore accessibilità in tutta l'Unione europea. Ciò ha portato nel 1992 all'inserimento di una base giuridica specifica per le reti transeuropee nel trattato di Maastricht e nel 1994, in occasione del Consiglio europeo di Essen, all'adozione di un elenco di 14 importanti progetti.

Nel 1996 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato i primi orientamenti che definivano la politica delle TEN-T (Rete transeuropea dei trasporti) e la programmazione delle infrastrutture¹. Nel 2004 si è proceduto ad una approfondita revisione dei suddetti orientamenti, per tener conto dell'allargamento dell'UE e delle previste modifiche dei flussi di traffico². È stato inoltre ampliato l'elenco dei 14 progetti prioritari.

Sono stati istituiti diversi strumenti finanziari e di altro tipo allo scopo di facilitare la realizzazione di tali progetti. Tali strumenti comprendono il regolamento finanziario TEN³, il fondo di coesione, il fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e i prestiti della Banca europea per gli investimenti, assieme ad altre iniziative di coordinamento messe in atto dalla Commissione.

Nel 2010, ai fini di una maggiore chiarezza, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la decisione n. 661/2010/UE, che costituisce una rifusione degli orientamenti TEN-T⁴.

A tutt'oggi, le infrastrutture dei trasporti in quanto tali presentano un notevole sviluppo all'interno dell'Unione europea. Tuttavia, esse sono ancora frammentate, sia dal punto di vista geografico che tra le diverse modalità di trasporto e all'interno di esse. Il principale obiettivo dei presenti nuovi orientamenti, che sostituiranno la decisione n. 661/2010, consiste nell'istituire una rete transeuropea dei trasporti completa ed integrata, estesa a tutti gli Stati membri e a tutte le regioni e in grado di offrire la base per uno sviluppo equilibrato di tutti i modi di trasporto, al fine di agevolarne i rispettivi punti di forza, massimizzando in tal modo il valore aggiunto della rete per l'Europa.

¹ 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).

² Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 201 del 7.6.2004).

³ Regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia (GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1).

⁴ Decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione) (GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1).

Alla luce delle sfide per la politica delle TEN-T, individuate anche dal Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"⁵, i presenti orientamenti intendono definire una strategia di lungo termine per la politica delle reti transeuropee dei trasporti fino al 2030/2050.

1.2. Problemi trattati

Sono cinque le questioni principali che devono essere affrontate a livello dell'UE.

La prima è rappresentata dai collegamenti mancanti, in particolare nelle tratte transfrontaliere, che costituiscono un ostacolo importante per la libera circolazione delle merci e dei passeggeri all'interno degli Stati membri, fra di essi e con i paesi confinanti.

La seconda è rappresentata dalla notevole e perdurante disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità delle infrastrutture tra e all'interno degli Stati membri (strozzature). In particolare i collegamenti est-ovest devono essere migliorati, attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto e/o la manutenzione, il ripristino o l'aggiornamento delle infrastrutture esistenti.

La terza è rappresentata dalla frammentazione esistente all'interno dell'infrastruttura dei trasporti tra i diversi modi di trasporto. Per quanto riguarda i collegamenti multimodali, in Europa molti terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, porti marittimi, aeroporti e nodi urbani non sono all'altezza del compito. Dato che questi nodi mancano di capacità multimodale, il potenziale che offre il trasporto multimodale e la sua capacità di eliminare le strozzature delle infrastrutture e realizzare i collegamenti mancanti non viene sufficientemente sfruttato.

In quarto luogo, gli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti dovrebbero contribuire a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti del 60% entro il 2050.

Infine, gli Stati membri continuano ad avere norme e requisiti operativi diversi, in particolare in materia di interoperabilità, il che non fa che aggiungere ostacoli e strozzature alle infrastrutture di trasporto.

1.3. Settori d'azione

La presente proposta mira a istituire e sviluppare una rete transeuropea dei trasporti completa, che consiste in infrastrutture per ferrovie, vie navigabili interne, strade, trasporti marittimi e aerei, in grado quindi di assicurare l'efficiente funzionamento del mercato interno e di rafforzare la coesione economica e sociale.

Per raggiungere questi obiettivi, il primo settore di azione è la "programmazione concettuale". Sulla base dei contributi offerti da una consultazione pubblica delle parti interessate, la Commissione è giunta alla conclusione che la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) possa essere sviluppata nel modo migliore attraverso un'impostazione a doppio strato, consistente in una rete globale ("comprehensive network") e in una rete centrale ("core network").

⁵ COM(2011) 144 definitivo.

La rete globale costituisce lo strato di base della TEN-T. Essa è costituita da tutte le infrastrutture esistenti e programmate che soddisfano i requisiti degli orientamenti. La rete globale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2050.

La rete centrale si sovrappone alla rete globale ed è costituita da tutte le sue parti più importanti sotto il profilo strategico. Essa rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale. È concentrata su quei componenti della TEN-T che presentano il più elevato valore aggiunto europeo: collegamenti transfrontalieri mancanti, principali strozzature e nodi multimodali. La rete centrale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2030.

Il secondo campo di azione riguarda gli strumenti di attuazione. La Commissione ha sviluppato il concetto di corridoi della rete centrale, tenendo nel debito conto i corridoi ferroviari per il trasporto delle merci⁶. Tali corridoi costituiscono lo strumento quadro per la realizzazione coordinata della rete centrale. Sotto il profilo del campo di applicazione, i corridoi della rete centrale in linea di principio comprendono tre modalità di trasporto e attraversano almeno tre Stati membri. Se possibile, dovrebbero stabilire un collegamento con un porto marittimo. Sotto il profilo delle attività, i corridoi della rete centrale forniranno una piattaforma per la gestione della capacità, gli investimenti, la costruzione e il coordinamento di impianti di trasbordo multimodali e l'introduzione di sistemi di gestione del traffico interoperabili.

1.4. Coerenza con altre politiche e obiettivi dell'UE

La proposta è coerente con la politica annunciata dalla Commissione nel Libro bianco. Essa è esplicitamente menzionata come parte dell'Iniziativa 34 relativa alla rete centrale dell'infrastruttura strategica europea⁷.

In particolare, i presenti orientamenti seguono la strategia illustrata nel Libro bianco: rimuovere i principali ostacoli e strozzature nei settori essenziali dell'infrastruttura dei trasporti. L'obiettivo è la creazione di uno Spazio unico europeo dei trasporti in grado di offrire migliori servizi e una rete di trasporti pienamente integrata. Ciò servirà a collegare i diversi modi di trasporto e provocare un profondo cambiamento nei modelli di trasporto di passeggeri e merci. Tale cambiamento è necessario per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle emissioni di gas serra provocate dai trasporti del 60% entro il 2050.

Senza il sostegno di una rete adeguata e un'impostazione più intelligente nell'utilizzarla, non sarà possibile operare importanti trasformazioni nel settore dei trasporti. La programmazione e lo sviluppo dell'infrastruttura sono considerati essenziali al fine di sviluppare un sistema di trasporti sostenibile.

La proposta contribuirà inoltre a conseguire gli obiettivi politici delineati nella comunicazione della Commissione "Una agenda digitale per l'Europa"⁸ sostenendo la realizzazione di sistemi di trasporto intelligenti. Si tratta anche di una delle misure dell'Atto per il mercato unico, proposto dalla Commissione nell'aprile del 2011⁹, in quanto le reti costituiscono la spina

⁶ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010).

⁷ Cfr. sezione 3.1: "Infrastrutture di trasporto: coesione territoriale e crescita economica" dell'allegato 1 al Libro bianco.

⁸ COM(2010) 245 definitivo/2.

⁹ COM(2011) 206 definitivo.

dorsale del mercato interno e svolgono un ruolo essenziale nel promuovere una circolazione di beni e servizi fluida ed efficiente.

Inoltre, la promozione di trasporti sostenibili è stata identificata come uno dei mezzi per conseguire una crescita sostenibile, vale a dire una delle tre priorità essenziali della Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva adottata dalla Commissione il 3 marzo 2010¹⁰, vale a dire una crescita sostenibile, affrontando le strozzature critiche, in particolare le tratte transfrontaliere e i nodi intermodali (città, porti, piattaforme logistiche).

Inoltre, la proposta contribuisce al rafforzamento della coesione territoriale dell'Unione europea, che costituisce uno degli obiettivi dell'UE, assieme alla coesione economica e sociale.

2. ESITI DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI DELL'IMPATTO

2.1. Consultazione delle parti interessate

La Commissione, dal febbraio 2009 al giugno 2010, ha svolto un'ampia e intensa consultazione pubblica delle parti interessate.

La Commissione ha avviato la procedura di consultazione con l'adozione di un Libro verde. Ciò ha aperto il dibattito sulle sfide e gli obiettivi essenziali per la politica della rete transeuropea dei trasporti e le possibili modalità per affrontarli¹¹.

Sulla base dei contributi delle parti interessate, la Commissione ha istituito sei gruppi di esperti che, tra il novembre 2009 e l'aprile 2010, hanno analizzato una serie di aspetti essenziali del futuro sviluppo della TEN-T¹². Le raccomandazioni dei gruppi di esperti sono state inserite in un documento di lavoro della Commissione presentato per consultazione pubblica il 4 maggio 2010¹³.

Queste consultazioni pubbliche hanno raccolto un totale di più di 530 contributi. Un'ampia maggioranza di partecipanti ha sostenuto l'opzione di una nuova impostazione a doppio strato alla programmazione della TEN-T, con una rete globale come strato di base e una rete centrale costituita dalle parti strategicamente più importanti della TEN-T.

Nell'ottobre 2009 e nel giugno 2010 si sono tenute, rispettivamente a Napoli e a Saragozza, delle conferenze a livello ministeriale e delle parti interessate.

¹⁰ COM(2010) 2020 definitivo.

¹¹ "TEN-T: riesame della politica Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti" (COM(2009) 44 definitivo).

¹² I settori affrontati dai gruppi di esperti sono: la struttura di una rete globale e centrale e la metodologia per la programmazione della TEN-T, l'integrazione della politica dei trasporti nella programmazione della TEN-T, i sistemi di trasporto intelligenti e le nuove tecnologie nel quadro della TEN-T, la TEN-T e i collegamenti fuori dall'UE, il finanziamento della TEN-T, gli aspetti legali e non finanziari della TEN-T.

¹³ "Consultazione sulla futura politica in materia di rete transeuropea di trasporto", COM(2010) 212 definitivo.

Nel febbraio 2011 la Commissione ha presentato al Consiglio e al Parlamento europeo un documento di lavoro dei suoi servizi¹⁴ nel quale vengono ulteriormente sviluppati la metodologia e gli scenari di programmazione e attuazione.

2.2. Ricorso al parere di esperti

Oltre alla consultazione pubblica delle parti interessate, la Commissione si è mantenuta in continuo contatto con gli Stati membri attraverso il comitato per il monitoraggio degli orientamenti e lo scambio di informazioni, istituito dalla decisione n. 1692/96/CE. Attraverso questo comitato, che a partire dal 2010 si riunisce una volta al mese, gli Stati membri sono stati informati in merito ai progressi e al contenuto del processo di revisione.

Inoltre, i servizi della Commissione hanno organizzato diversi incontri bilaterali e multilaterali con gli Stati membri, per discutere nei dettagli lo sviluppo della rete globale e presentare le caratteristiche principali della rete centrale.

Sono stati stabiliti contatti con le singole parti interessate attraverso riunioni separate, in sede di conferenze e tramite i coordinatori dell'UE alle riunioni concernenti i rispettivi progetti prioritari.

2.3. Valutazione dell'impatto

La valutazione dell'impatto individua quattro obiettivi specifici per affrontare il problema di una rete frammentata.

Per migliorare il coordinamento nella programmazione dell'UE, il primo obiettivo specifico è di:

- definire un'impostazione coerente e trasparente per massimizzare il valore aggiunto UE della TEN-T, affrontare gli aspetti della frammentazione della rete legati ai collegamenti mancanti, alla multimodalità e all'adeguatezza delle connessioni con i paesi terzi e confinanti, nonché per garantire una copertura geografica adeguata.

Al fine di disegnare una sana struttura di governance per garantire l'attuazione di una configurazione di rete ottimale, gli altri tre obiettivi specifici sono:

- promuovere l'attuazione delle *norme* europee per i sistemi di gestione e spingere per lo sviluppo di regole operative armonizzate per i progetti TEN-T di interesse comune. Questo obiettivo non mira a imporre nuove regole e norme specifiche, quanto piuttosto a garantire l'effettiva adozione e applicazione di norme europee comuni già sviluppate;
- migliorare la cooperazione tra Stati membri al fine di coordinare gli investimenti, la tempistica, la scelta delle rotte, nonché le valutazioni di tipo ambientale e di costo-benefici per progetti di interesse comune;

¹⁴ "The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues", SEC(2011) 101.

- assicurare che la configurazione di rete ottimale sia un elemento essenziale nell'assegnazione dei finanziamenti UE, permettendo di concentrarsi sulle tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti e le strozzature.

Sono emerse due opzioni strategiche:

- l'opzione 1, che combina un'impostazione programmatica basata in larga misura sulla strategia attuale, anche se con alcune modifiche alla luce dell'esperienza acquisita, con un'impostazione che prevede un maggiore coordinamento per quanto riguarda la realizzazione;
- l'opzione 2, che combina un'impostazione più decisa per quanto riguarda il coordinamento della programmazione, attraverso l'identificazione di una configurazione ottimizzata per il "nucleo" strategico della TEN-T, con la stessa impostazione che prevede un maggiore coordinamento per quanto riguarda la realizzazione.

Ciascuna opzione permetterebbe notevoli miglioramenti se confrontata con l'impostazione della strategia di base, sia sotto il profilo dell'efficienza della realizzazione che sotto il profilo dell'impatto economico, sociale e ambientale. L'opzione 2, in ragione del maggiore coordinamento a livello di programmazione e di realizzazione, avrebbe un impatto positivo complessivamente superiore.

2.4. Metodologia per il progetto della rete centrale

Il progetto della rete centrale incluso nella presente proposta è il risultato di una metodologia comunemente riconosciuta. Esso è stato concepito coerentemente con la seguente metodologia a due fasi¹⁵.

La prima fase è consistita nell'individuare i nodi principali:

- i principali nodi urbani, comprendenti le capitali di tutti gli Stati membri, tutte le "megacittà" secondo l'ESPON e tutte le altre grandi aree urbane o conurbazioni, tra cui la loro intera pertinente infrastruttura multimodale nella misura in cui rientra nella rete globale; in totale sono stati individuati 82 nodi urbani che figurano nell'allegato agli orientamenti; i porti e gli aeroporti direttamente appartenenti al nodo urbano fanno parte della rete centrale;
- al di fuori di questi nodi urbani principali, i porti che superano una certa soglia di volume o soddisfano determinati criteri geografici; in totale 82 porti che figurano nell'allegato agli orientamenti;
- i punti di attraversamento delle frontiere più importanti: uno per modo tra ogni Stato membro e ogni paese confinante; in totale 46 punti di frontiera che figurano nell'allegato agli orientamenti.

¹⁵ La metodologia dettagliata è stata pubblicata nel documento di lavoro della Commissione "The New Trans-European Transport Network Policy – Planning and Implementation Issues" nel gennaio 2011. È stata sottoposta a modifiche di minore importanza relative a questioni che sono state sollevate alla riunione dei Ministri dei trasporti il 7 e 8 febbraio 2011 e alle riunioni con rappresentanti ad alto livello di tutti gli Stati membri dell'UE.

La seconda fase è consistita nel connettere questi nodi principali con collegamenti multimodali (strada, ferrovia, via navigabile), in base alla disponibilità o fattibilità, tenendo conto dell'efficienza e dell'efficacia e utilizzando preferibilmente l'infrastruttura esistente.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Sintesi delle misure proposte

La proposta di regolamento sostituisce e abroga la decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

La presente proposta contiene i seguenti elementi principali:

- la TEN-T verrà sviluppata gradualmente attraverso l'attuazione di un'impostazione a doppio strato, comprendente una rete globale e una rete centrale;
- la rete globale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2050, mentre la rete centrale dovrà essere realizzata in via prioritaria entro il 31 dicembre 2030;
- gli orientamenti stabiliscono il quadro per individuare i progetti di interesse comune. Tali progetti contribuiscono allo sviluppo e all'istituzione di TEN-T attraverso la creazione, la manutenzione, il ripristino e l'aggiornamento delle infrastrutture, attraverso misure dirette a promuovere un uso efficiente delle infrastrutture sotto il profilo delle risorse e mettendo in atto servizi di trasporto delle merci efficienti e sostenibili;
- al fine di cooperare con i paesi terzi e vicini¹⁶ l'Unione europea può promuovere progetti di interesse reciproco;
- la rete globale è specificata attraverso:
 - mappe;
 - componenti dell'infrastruttura;
 - requisiti concernenti le infrastrutture;
 - priorità per la promozione di progetti di interesse comune;
- terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, porti marittimi e aeroporti collegheranno tra loro i modi di trasporto al fine di permettere trasporti multimodali;
- i nodi urbani costituiscono elementi essenziali nella rete globale in quanto punti di connessione tra le diverse infrastrutture di trasporto;

¹⁶ L'allegato III riporta le reti regionali dei trasporti di tali paesi nella misura in cui siano già state definite. Per i paesi vicini compresi nel partenariato orientale, la rete regionale sarà definita sulla scorta dei lavori del gruppo di esperti per i trasporti nell'ambito del partenariato orientale, a loro volta fondati sui lavori svolti nel quadro del corridoio TRACECA. Per i paesi vicini meridionali, la rete regionale sarà definita sulla scorta dei lavori svolti nel quadro del forum euromediterraneo sui trasporti.

- gli orientamenti stabiliscono requisiti specifici per la rete centrale, oltre ai requisiti previsti per la rete globale, come ad esempio la disponibilità di combustibili alternativi. La Commissione intende monitorare e valutare i progressi compiuti nella realizzazione della rete centrale;
- i corridoi della rete centrale costituiscono uno strumento per realizzare la rete centrale. Essi si basano sull'integrazione modale e l'interoperabilità e portano ad uno sviluppo e ad una gestione coordinati;
- i coordinatori europei faciliteranno la realizzazione coordinata dei corridoi, in cooperazione con le piattaforme di corridoio che gli Stati membri interessati devono istituire;
- ogni piattaforma di corridoio stabilirà un piano di sviluppo pluriennale, tra cui piani di investimento e realizzazione, nonché una struttura di gestione. Sulla base delle suddette informazioni la Commissione adotterà atti di esecuzione (decisioni) per ogni corridoio;
- la proposta prevede la revisione periodica degli allegati attraverso atti delegati al fine di aggiornare le mappe della rete globale. Essa prevede anche una revisione della rete centrale da effettuarsi entro il 2023.

3.2. Base giuridica

La base giuridica della presente proposta è costituita dall'articolo 172 del TFUE.

3.3. Principio di sussidiarietà

Lo sviluppo coordinato di una rete transeuropea dei trasporti per sostenere i flussi di traffico all'interno del mercato unico europeo e la coesione economica, sociale e territoriale all'interno dell'Europa esige che vengano prese iniziative a livello dell'Unione europea, in quanto esse non possono essere prese individualmente dai singoli Stati membri. Ciò è particolarmente vero per le tratte transfrontaliere.

3.4. Principio di proporzionalità

La presente proposta è conforme al principio di proporzionalità e rientra nel campo di applicazione del settore della rete transeuropea dei trasporti, secondo la definizione dell'articolo 170 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

L'azione prevista dalla presente proposta si limita specificamente alla dimensione europea delle reti infrastrutturali di trasporto.

3.5. Scelta dello strumento

Gli attuali orientamenti TEN-T sono stati proposti e adottati sotto forma di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale decisione si rivolge specificamente agli Stati membri, rendendo gli orientamenti vincolanti in tutti i loro elementi per tutti gli Stati membri.

Mentre gli Stati membri sono stati tradizionalmente i principali attori coinvolti nello sviluppo e nella gestione delle infrastrutture, gli sviluppi in atto indicano che tale situazione si sta gradualmente modificando. Anche le autorità regionali e locali, i gestori delle infrastrutture,

gli operatori di trasporto e altri soggetti pubblici e privati sono divenuti attori essenziali nello sviluppo delle infrastrutture.

Con un numero crescente di attori, oltre agli Stati membri, coinvolti nella programmazione, lo sviluppo e il funzionamento delle TEN-T, è importante garantire che gli orientamenti siano vincolanti per tutti. La Commissione ha quindi scelto un regolamento come strumento giuridico per la presente proposta.

Va osservato inoltre che la proposta è destinata a coprire il periodo fino al 2050. È quindi difficile prevedere tutte le categorie di attori che potrebbero essere coinvolte in progetti di realizzazione della TEN-T in tale periodo.

3.6. Spazio economico europeo

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non comporta costi supplementari per il bilancio dell'UE.

5. UN MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA

Nel contesto della comunicazione sul quadro finanziario pluriennale 2014-2020¹⁷, la Commissione ha annunciato la creazione di un nuovo strumento a livello dell'UE, il "Meccanismo per collegare l'Europa", che finanzierà le infrastrutture prioritarie dell'UE nel settore dei trasporti, dell'energia e della banda larga digitale. Tale strumento sosterrà le infrastrutture aventi una dimensione europea e a livello del mercato unico, indirizzando il sostegno UE alle reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020 e per le quali si giustifica maggiormente un'iniziativa a livello europeo. Lo strumento disporrà di una dotazione unica di 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui 31,7 miliardi saranno assegnati al settore dei trasporti, 10 miliardi di euro dei quali specificamente destinati ad investimenti in infrastrutture collegati ai trasporti, in Stati membri ammissibili nell'ambito del fondo di coesione. La Comunicazione propone inoltre che i progetti infrastrutturali di interesse UE che attraversano paesi interessati dalle politiche di vicinato e di preadesione, debbano in futuro essere coordinati e rafforzati attraverso il nuovo Meccanismo per collegare l'Europa¹⁸.

Assieme al Meccanismo per collegare l'Europa, i presenti orientamenti stabiliscono le priorità per il finanziamento europeo delle infrastrutture di trasporto.

¹⁷ COM(2011) 500 definitivo.

¹⁸ Tale coordinamento potrebbe includere anche finanziamenti provenienti dal fondo di investimento per la politica di vicinato (NIF), dallo strumento di assistenza preadesione (IPA) o da altre fonti.

6. SEMPLIFICAZIONE

La proposta contribuisce a semplificare la normativa esistente. Attraverso la nuova impostazione per corridoi e l'istituzione di piattaforme di corridoi, è possibile snellire la preparazione dei progetti.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 europeo¹⁹,

visto il parere del Comitato delle regioni²⁰,

deliberando secondo la normale procedura legislativa,

considerando quanto segue:

- (1) La 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 trasporti²¹ è stata rifiuta, per maggiore chiarezza, con la decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti²².
- (2) La programmazione, lo sviluppo e la gestione delle reti transeuropee dei trasporti contribuiscono al conseguimento di importanti obiettivi dell'Unione, come il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica e sociale, e perseguono anche l'obiettivo specifico di consentire la mobilità sostenibile e senza ostacoli delle persone e delle merci e di permettere l'accessibilità a tutte le regioni dell'Unione.
- (3) Tali obiettivi specifici dovrebbero essere raggiunti stabilendo interconnessioni e l'interoperabilità tra reti di trasporto nazionali in modo efficiente sotto il profilo delle risorse.

¹⁹ GU C [...] del [...], pag.

²⁰ GU C [...] del [...], pag.

²¹ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

²² GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1.

- (4) La crescita del traffico ha portato ad una maggiore congestione dei corridoi di trasporto internazionali. Al fine di assicurare la mobilità internazionale di merci e passeggeri, è necessario ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti e il suo uso e, se necessario, ampliarli rimuovendo le strozzature presenti nelle infrastrutture e realizzando i collegamenti infrastrutturali mancanti all'interno e tra Stati membri.
- (5) Come dichiarato nel Libro bianco sui trasporti "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"²³, l'efficienza e l'efficacia dei trasporti possono essere notevolmente migliorate assicurando una migliore integrazione modale in tutta la rete, sotto il profilo delle infrastrutture, dei flussi di informazione e delle procedure.
- (6) Il Libro bianco auspica l'introduzione di una tecnologia di informazione e comunicazione nel settore dei trasporti per garantire una gestione del traffico integrata e migliorata e per semplificare le procedure amministrative attraverso una migliore logistica del trasporto delle merci, la tracciabilità dei carichi e l'ottimizzazione di orari e flussi di traffico. Poiché tali misure promuovono la gestione e l'uso efficienti dell'infrastruttura di trasporto, è opportuno che rientrino nel campo di applicazione del presente regolamento.
- (7) Occorre che la politica della rete transeuropea dei trasporti tenga conto dell'evoluzione della politica dei trasporti e della proprietà delle infrastrutture. In passato, gli Stati membri erano i principali soggetti responsabili della creazione e della manutenzione delle infrastrutture dei trasporti. Tuttavia, altri soggetti, anche privati, sono diventati anch'essi rilevanti per la realizzazione di una rete transeuropea multimodale dei trasporti, fra cui gestori delle infrastrutture, concessionari e autorità portuali e aeroportuali.
- (8) La rete transeuropea dei trasporti consiste in larga parte in infrastrutture già esistenti, gestite da svariati soggetti pubblici e privati. Per raggiungere pienamente gli obiettivi della nuova politica della rete transeuropea dei trasporti, occorre stabilire requisiti uniformi per le infrastrutture, mediante un regolamento, affinché siano osservati da qualsiasi soggetto responsabile dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti.
- (9) È necessario sviluppare ulteriormente la rete transeuropea dei trasporti attraverso un'impostazione a doppio strato, consistente in una rete globale e in una rete centrale, che costituiscono il più alto livello di programmazione di infrastrutture all'interno dell'Unione.
- (10) La rete globale è destinata ad essere una ampia rete di trasporti a livello europeo in grado di garantire l'accessibilità di tutte le regioni dell'Unione — anche quelle più periferiche e ultraperiferiche, come perseguito anche dalla politica marittima integrata²⁴ — e una maggiore coesione fra di esse. È necessario che gli orientamenti stabiliscano requisiti per l'infrastruttura della rete globale, al fine di realizzare una rete di alta qualità in tutta l'Unione entro il 2050.

²³ COM(2011) 144 definitivo.

²⁴ COM(2007) 575 definitivo.

- (11) La rete centrale deve essere individuata e realizzata a titolo prioritario all'interno del quadro fornito dalla rete globale entro il 2030. Essa deve costituire la spina dorsale dello sviluppo di una rete di trasporti multimodale e promuovere lo sviluppo dell'intera rete globale. Ciò dovrebbe permettere all'iniziativa dell'Unione di concentrarsi su quei componenti della rete transeuropea dei trasporti con il più alto valore aggiunto europeo, in particolare le tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti, i punti di connessione multimodali e le principali strozzature.
- (12) Al fine di istituire la rete centrale e la rete globale in modo coordinato e tempestivo, permettendo quindi di massimizzarne i benefici, è necessario che gli Stati membri interessati garantiscano che i progetti di interesse comune siano conclusi rispettivamente entro il 2030 e il 2050.
- (13) È necessario individuare progetti di interesse comune in grado di contribuire alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti e che corrispondano alle priorità stabilite negli orientamenti.
- (14) È opportuno che i progetti di interesse comune dimostrino un evidente valore aggiunto europeo. I progetti transfrontalieri hanno normalmente un elevato valore aggiunto europeo, ma possono aver effetti economici diretti inferiori rispetto a progetti puramente nazionali. Pertanto, di solito non vengono realizzati senza un intervento dell'Unione.
- (15) Dato che lo sviluppo e la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti non vengono attuati unicamente dagli Stati membri, per tutti i promotori di progetti di interesse comune come le autorità locali e regionali, i gestori di infrastrutture o altri soggetti pubblici o privati devono valere i diritti e gli obblighi del presente regolamento — nonché altre norme e procedure pertinenti nazionali e dell'Unione — nell'attuazione di tali progetti.
- (16) La cooperazione con i paesi terzi e vicini è necessaria per garantire il collegamento e l'interoperabilità tra le rispettive reti infrastrutturali. È quindi necessario che l'Unione, ove ciò sia opportuno, promuova progetti di reciproco interesse con tali paesi.
- (17) Al fine di conseguire l'integrazione modale attraverso la rete, è necessaria una programmazione adeguata della rete transeuropea dei trasporti. Ciò comporta inoltre l'attuazione di requisiti specifici attraverso la rete sotto il profilo dell'infrastruttura, dei sistemi intelligenti di trasporto, delle attrezzature e dei servizi. È quindi necessario garantire l'introduzione adeguata e concertata di tali requisiti in tutta Europa per ogni modo di trasporto e per la loro interconnessione attraverso la rete transeuropea dei trasporti e oltre, al fine di ottenere i benefici dell'effetto rete e per rendere possibili efficienti operazioni di trasporto transeuropee di lungo raggio.
- (18) Al fine di poter determinare le infrastrutture di trasporto esistenti e programmate per la rete globale e per la rete centrale, è necessario fornire delle mappe che devono essere aggiornate nel tempo per tener conto degli sviluppi dei flussi di traffico. La base tecnica delle mappe è fornita dal sistema TENtec della Commissione, che dispone di un più elevato grado di dettaglio per quanto riguarda le infrastrutture transeuropee dei trasporti.

- (19) È opportuno che gli orientamenti stabiliscano delle priorità che permettano di conseguire gli obiettivi all'interno di un determinato orizzonte temporale.
- (20) I sistemi di trasporto intelligenti sono necessari come base per ottimizzare le operazioni di traffico e di trasporto e migliorare i servizi connessi.
- (21) È necessario che gli orientamenti prevedano lo sviluppo della rete globale nei nodi urbani, in quanto tali nodi costituiscono il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") di passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi.
- (22) La rete transeuropea dei trasporti, grazie alle sue ampie dimensioni, può offrire la base per l'introduzione su larga scala di nuove tecnologie e innovazione, che, ad esempio, potrebbero contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del settore dei trasporti in Europa e ridurre l'impronta carbonica. Ciò contribuirà alla strategia Europa 2020 e all'obiettivo del Libro bianco sui trasporti di ridurre del 60% le emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 (sulla base dei livelli del 1990) e al tempo stesso contribuire all'obiettivo di accrescere la sicurezza degli approvvigionamenti di combustibile per l'Unione.
- (23) La rete transeuropea dei trasporti deve assicurare una multimodalità efficiente al fine di permettere migliori scelte modali e il consolidamento di grandi volumi per trasferimenti sulle lunghe distanze. Ciò renderà la multimodalità economicamente più attraente per gli spedizionieri.
- (24) Al fine di realizzare infrastrutture di trasporto di alta qualità ed efficienti in tutti i modi di trasporto, è necessario che gli orientamenti contengano disposizioni concernenti la sicurezza (security e safety) dei movimenti di passeggeri e merci, l'impatto dei cambiamenti climatici e dei potenziali disastri naturali e provocati dall'uomo sulle infrastrutture e l'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto.
- (25) È necessario che la rete centrale costituisca un sottoinsieme della rete globale che le è sovrapposta. Essa contiene quindi i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete europea dei trasporti, secondo le necessità del traffico. Deve essere multimodale, cioè includere tutti i modi di trasporto e le loro connessioni nonché sistemi pertinenti di gestione del traffico e delle informazioni.
- (26) Per realizzare la rete centrale entro l'orizzonte temporale previsto, si potrebbe utilizzare un approccio per corridoi quale strumento per coordinare diversi progetti su base transnazionale e per sincronizzare l'evoluzione del corridoio, in modo da ottenere i massimi vantaggi sul piano della rete.
- (27) È opportuno inoltre che i corridoi della rete centrale perseguano più ampi obiettivi della politica dei trasporti e facilitino l'integrazione modale e le operazioni multimodali. Ciò dovrebbe permettere lo sviluppo di corridoi speciali, ottimizzati sotto il profilo dell'uso di energia e delle emissioni che minimizzano quindi l'impatto sull'ambiente, e che sono interessanti anche per la loro affidabilità, la congestione limitata e i bassi costi operativi e amministrativi. Occorre includere un elenco iniziale di corridoi nel regolamento (UE) n. XXX/2012 [Meccanismo per collegare l'Europa],

ma tale elenco deve rimanere adattabile per tenere conto di modifiche dei flussi di traffico.

- (28) La progettazione della corretta struttura di governance e l'individuazione delle fonti di finanziamento per complessi progetti transfrontalieri risulterebbero facilitate attraverso la creazione di piattaforme di corridoi per questi corridoi della rete centrale. È necessario che i coordinatori europei facilitino l'attuazione coordinata dei corridoi della rete centrale.
- (29) Nello sviluppare i corridoi della rete centrale è necessario tenere nel debito conto i corridoi per il trasporto di merci su ferrovia, istituiti in conformità al regolamento (UE) n. 913/2010, del 22 settembre 2010, del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ad una rete ferroviaria europea per un trasporto di merci competitivo²⁵, nonché il piano europeo di installazione dell'ERTMS previsto dalla decisione della Commissione 2009/561/CE, 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 convenzionale²⁶.
- (30) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la programmazione dei pertinenti strumenti finanziari disponibili a livello dell'Unione, è necessario che il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti si basi sul presente regolamento e attinga al Meccanismo per collegare l'Europa²⁷. Analogamente, esso deve mirare ad allineare e combinare i finanziamenti provenienti da pertinenti strumenti interni ed esterni come i fondi strutturali e di coesione, il fondo di investimento per la politica di vicinato, lo strumento di assistenza preadesione²⁸ e quelli provenienti dalla Banca europea per gli investimenti, la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e altre istituzioni finanziarie. In particolare, nello sviluppare la rete transeuropea dei trasporti occorre che gli Stati membri tengano conto delle precondizioni applicabili ai trasporti conformemente al disposto dell'allegato IV del regolamento (UE) n. XXX/2012 [regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006]²⁹.
- (31) Al fine di aggiornare gli allegati e in particolare le mappe per tener conto delle possibili modifiche risultanti dall'uso effettivo di determinati elementi dell'infrastruttura dei trasporti analizzati a fronte di soglie quantitative prestabilite, è opportuno delegare alla Commissione, in relazione agli emendamenti degli allegati, il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È particolarmente importante che la Commissione, nel corso del suo lavoro di preparazione, svolga consultazioni adeguate, anche a livello di esperti.

²⁵ GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

²⁶ GU L 194 del 25.7.2009, pag. 60.

²⁷ Regolamento (EU) n. XXX/2012 del ... [Meccanismo per collegare l'Europa].

²⁸ Regolamento (CE) n. 1085/2006 del Consiglio, del 17 luglio 2006, che istituisce uno strumento di assistenza preadesione (IPA), GU L 210 del 31.7.2006, pag. 82.

²⁹ COM(2011) 615 definitivo.

Nel contesto della preparazione e della redazione degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca la trasmissione simultanea, corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (32) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione del presente regolamento, è necessario conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate in conformità alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione³⁰.
- (33) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, e in particolare l'istituzione e lo sviluppo coordinati delle reti di trasporto transeuropee, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello dell'Unione, l'Unione 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 anche nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

PRINCIPI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce gli orientamenti dell'Unione (in appresso "gli orientamenti") per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti che determinano l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti nell'ambito della quale sono individuati progetti di interesse comune e progetti di interesse reciproco.
2. Gli orientamenti specificano i requisiti che incombono ai soggetti responsabili della gestione dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti.
3. Gli orientamenti stabiliscono le priorità per lo sviluppo della rete transeuropea.
4. Gli orientamenti prevedono le misure per la realizzazione della rete transeuropea.

³⁰ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

Articolo 2 ***Campo d'applicazione***

1. Gli orientamenti si applicano alla rete transeuropea dei trasporti, che comprende:
 - l'infrastruttura di trasporto esistente e programmata di cui al paragrafo 2 e
 - le misure che promuovono la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura.
2. L'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti consiste:
 - (a) nell'infrastruttura del trasporto ferroviario di cui alla sezione 1 del capo II;
 - (b) nell'infrastruttura delle vie navigabili interne di cui alla sezione 2 del capo II;
 - (c) nell'infrastruttura del trasporto su gomma di cui alla sezione 3 del capo II;
 - (d) nell'infrastruttura del trasporto marittimo di cui alla sezione 4 del capo II;
 - (e) nell'infrastruttura del trasporto aereo di cui alla sezione 5 del capo II;
 - (f) nell'infrastruttura del trasporto multimodale di cui alla sezione 6 del capo II;
 - (g) negli impianti e dei sistemi di trasporto intelligente associati all'infrastruttura di trasporto di cui alle lettere a) - f).

Articolo 3 ***Definizioni***

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (a) "progetto di interesse comune": qualsiasi parte di un'infrastruttura di trasporto programmata o esistente o qualsiasi modifica di un'infrastruttura di trasporto esistente che soddisfa il disposto del capo II e qualsiasi misura che permette la gestione efficiente e l'uso di tale infrastruttura;
- (b) "progetto di interesse reciproco": un progetto che comporta la partecipazione dell'Unione e di uno o più paesi terzi e che mira a collegare la rete transeuropea dei trasporti con le reti infrastrutturali di tali paesi per facilitare i principali flussi di trasporto;
- (c) "paese terzo": un paese vicino e tutti gli altri paesi con i quali l'Unione può cooperare per conseguire gli obiettivi perseguiti dal presente regolamento;
- (d) "paese vicino": un paese che rientra nella politica europea di vicinato, compresi il partenariato strategico³¹, la politica di allargamento, lo spazio economico europeo o l'Associazione europea di libero scambio;

³¹ COM(2004) 106 definitivo.

- (e) "valore aggiunto europeo", riferito a un progetto: il valore derivante dall'intervento dell'Unione che viene ad aggiungersi al valore che sarebbe stato creato dalla sola iniziativa dello Stato membro;
- (f) "gestore dell'infrastruttura": qualsiasi organo o impresa responsabile in particolare della realizzazione e della manutenzione di un'infrastruttura di trasporto, compresa eventualmente anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura;
- (g) "sistemi di trasporto intelligenti (STI)": sistemi che utilizzano le tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione e del posizionamento/localizzazione al fine di gestire la mobilità e il traffico sulla rete transeuropea dei trasporti e fornire servizi di valore aggiunto a cittadini e operatori, tra cui un uso della rete sicuro, ecologico ed efficiente sotto il profilo delle risorse. Essi possono anche includere dispositivi di bordo, a condizione che formino un sistema indivisibile con i corrispondenti componenti dell'infrastruttura. Comprendono i sistemi, le tecnologie e i servizi di cui ai punti h) - l);
- (h) "sistema di gestione del traffico aereo": sistema specificato nel regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (il regolamento sull'interoperabilità³²) e nel Master Plan sulla gestione europea del traffico aereo (ATM) definito nel regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, sull'istituzione di un'impresa comune per sviluppare la nuova generazione del sistema europeo di gestione del traffico ***aereo (SESAR)³³;
- (i) "sistemi di informazione e monitoraggio del traffico marittimo" (VTMIS): sistemi introdotti per monitorare e gestire il traffico e il trasporto marittimo, utilizzando informazioni provenienti da sistemi di identificazione automatica delle navi (AIS), da sistemi di identificazione e tracciamento nel lungo raggio delle navi (LRIT), da sistemi radar costieri e radiocomunicazioni previsti dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un sistema di informazione e monitoraggio del traffico navale comunitario e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio³⁴;
- (j) "servizi di informazione fluviale (RIS)": tecnologie di informazione e comunicazione sulle vie navigabili interne secondo la definizione della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, sui servizi di informazione fluviale armonizzati (RIS) sulle vie navigabili della Comunità³⁵;

³² GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.
³³ GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.
³⁴ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.
³⁵ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152.

- (k) "servizi e-marittimi": servizi che utilizzano tecnologie dell'informazione avanzate e interoperabili nel settore del trasporto marittimo per facilitare il transito delle merci in mare e nelle aree portuali;
- (l) "sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)": sistema definito nella decisione 2006/679/CE della Commissione, del 28 marzo 2006³⁶, e nella decisione 2006/860/CE della Commissione, del 7 novembre 2006³⁷, riguardante la specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e ai sottosistemi segnalamento dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità;
- (m) "modi di trasporto": trasporto per ferrovia, via navigabile interna, su gomma, marittimo o aereo;
- (n) "trasporto multimodale": trasporto di merci o passeggeri o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto;
- (o) "nodo urbano": un'area urbana dove l'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti è collegata con altre parti di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale;
- (p) "piattaforma logistica": un'area direttamente collegata all'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti che comprende almeno un terminale merci e permette lo svolgimento di attività logistiche;
- (q) "terminale merci": una struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto e per lo stoccaggio temporaneo delle merci, quale un porto, un porto interno, un aeroporto o un terminale ferroviario-stradale;
- (r) "regione NUTS": una regione definita nella nomenclatura delle unità territoriali per la statistica.

Articolo 4

Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti

1. La rete transeuropea dei trasporti rende possibili servizi e attività di trasporto che:
 - (a) soddisfano le esigenze di trasporto e mobilità dei suoi utenti all'interno dell'Unione e nelle relazioni con paesi terzi, contribuendo all'ulteriore crescita e competitività economica;
 - (b) sono economicamente efficienti, contribuiscono agli obiettivi di trasporti puliti e a basse emissioni di carbonio, alla sicurezza degli approvvigionamenti di combustibili e alla protezione dell'ambiente, sono sicuri e rispondono ad elevati standard qualitativi, sia per il trasporto di passeggeri che per quello di merci;
 - (c) promuovono i concetti operativi e tecnologici più avanzati;

³⁶

GU L 284 del 16.10.2006, pag. 1.

³⁷

GU L 342 del 7.12.2006, pag. 1.

- (d) permettono un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'Unione, promuovendo la coesione sociale, economica e territoriale e sostenendo una crescita inclusiva.
2. Nello sviluppo dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti, si perseguono i seguenti obiettivi:
- (a) l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto nazionali;
 - (b) la rimozione delle strozzature e la realizzazione di collegamenti mancanti, sia all'interno delle infrastrutture di trasporto che nei punti di collegamento tra di esse, all'interno dei territori degli Stati membri e ai punti transfrontalieri tra di essi;
 - (c) lo sviluppo di tutti i modi di trasporto in maniera coerente con la realizzazione di trasporti sostenibili ed economicamente efficienti nel lungo termine;
 - (d) l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto;
 - (e) l'uso efficiente delle infrastrutture;
 - (f) la promozione di un'ampia utilizzazione dei modi di trasporto con gli effetti più neutrali sotto il profilo delle emissioni di carbonio;
 - (g) i collegamenti delle infrastrutture di trasporto tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti delle infrastrutture di trasporto dei paesi vicini, nonché la promozione della loro interoperabilità;
 - (h) l'istituzione di requisiti di infrastruttura, in particolare nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza, che serviranno a qualificare la qualità, l'efficienza e la sostenibilità dei servizi di trasporto;
 - (i) sia per il traffico passeggeri che per quello merci, dei collegamenti senza ostacoli tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio da un lato e il traffico regionale e locale dall'altro;
 - (j) un'infrastruttura di trasporto che riflette le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata delle regioni europee, incluse le regioni ultraperiferiche e le altre regioni periferiche;
 - (k) l'accessibilità per le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.

Articolo 5

Rete efficiente sotto il profilo delle risorse

Gli Stati membri e, se opportuno, le autorità locali e regionali, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori del trasporto e altri soggetti pubblici e privati programmano, sviluppano e gestiscono la rete transeuropea dei trasporti in maniera efficiente sotto il profilo delle risorse, attraverso:

- (a) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture;
- (b) un'ampia introduzione di nuove tecnologie e STI;
- (c) il miglioramento e la manutenzione dell'infrastruttura di trasporto esistente;
- (d) la presa in conto delle possibili sinergie con altre reti, in particolare le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni;
- (e) la valutazione dell'impatto ambientale strategico, con l'istituzione di piani e programmi appropriati, e degli impatti sulla mitigazione del clima;
- (f) misure dirette a pianificare ed espandere la capacità delle infrastrutture ove ciò sia necessario;
- (g) un'adequata considerazione della vulnerabilità dell'infrastruttura dei trasporti per quanto riguarda i cambiamenti climatici nonché le calamità sia naturali che provocate dall'uomo.

Articolo 6

La struttura a doppio strato della rete transeuropea dei trasporti

1. Lo sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti è conseguito in particolare realizzando una struttura a doppio strato, comprendente una rete globale e una rete centrale.
2. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto già esistenti e programmate della rete transeuropea dei trasporti, nonché di misure che ne promuovono l'uso efficiente. Essa è sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo II.
3. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Essa è individuata sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo III.

Articolo 7

Progetti d'interesse comune

1. I progetti di interesse comune contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, la manutenzione, il ripristino e l'aggiornamento dell'infrastruttura di trasporto esistente e con misure che ne promuovono l'uso efficiente sotto il profilo delle risorse.
2. Un progetto d'interesse comune:
 - (a) contribuisce agli obiettivi stabiliti all'articolo 4;
 - (b) è conforme a quanto disposto nel capo II e, se riguarda la rete centrale, anche a quanto disposto nel capo III;

- (c) è stato sottoposto ad un'analisi costo-benefici sotto il profilo socioeconomico risultata in un valore netto attuale positivo;
 - (d) dimostra un evidente valore aggiunto europeo.
3. Un progetto di interesse comune può comprendere il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità e le procedure per i permessi, la realizzazione e la valutazione.
 4. Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti adottano tutte le misure necessarie per garantire che i progetti vengano realizzati in conformità alle pertinenti norme e procedure nazionali e dell'unione, in particolare alla legislazione dell'Unione in materia di ambiente, protezione del clima, sicurezza, concorrenza, aiuti di Stato, appalti pubblici e sanità pubblica.
 5. I progetti di interesse comune sono ammissibili all'aiuto finanziario dell'Unione nell'ambito degli strumenti disponibili per le reti di trasporto transeuropee, in particolare il Meccanismo per collegare l'Europa istituito dal regolamento (UE) n. XXX/2012.

Articolo 8 ***Cooperazione con paesi terzi***

1. L'Unione può sostenere progetti di interesse comune per collegare la rete transeuropea dei trasporti alle reti infrastrutturali di paesi terzi che rientrano nella politica europea di vicinato, nella politica di allargamento, nello spazio economico europeo e nell'Associazione europea di libero scambio e volti a:
 - (a) collegare la rete centrale ai punti di frontiera;
 - (b) garantire il collegamento fra la rete centrale e le reti dei trasporti dei paesi terzi;
 - (c) completare l'infrastruttura dei trasporti in paesi terzi che fungono da collegamento fra settori della rete centrale situati nell'Unione;
 - (d) realizzare sistemi di gestione del traffico in quei paesi.

Tali progetti di interesse comune incrementano la capacità o l'utilità di reti situate in uno o più Stati membri.
2. L'Unione può cooperare con paesi terzi per promuovere progetti di reciproco interesse. Tali progetti mirano a:
 - (a) promuovere l'interoperabilità tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti dei paesi vicini;
 - (b) promuovere l'estensione della politica della rete transeuropea dei trasporti ai paesi terzi;
 - (c) facilitare il trasporto aereo con i paesi terzi, in particolare estendendo il cielo unico europeo e la cooperazione nella gestione del traffico aereo;

- (d) facilitare il trasporto marittimo e promuovere le autostrade del mare con i paesi terzi.
- 3. I progetti di interesse reciproco che rientrano nel paragrafo 2, lettera a), sono conformi alle pertinenti disposizioni del capo II.
- 4. L'allegato III contiene mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti estese a specifici paesi vicini.
- 5. L'Unione può utilizzare gli esistenti strumenti finanziari e di coordinamento con i paesi vicini o può istituirne di nuovi e utilizzarli, come il fondo di investimento per la politica di vicinato (NIF) o lo strumento di assistenza preadesione (IPA) per la promozione di progetti di reciproco interesse.
- 6. L'Unione può cooperare con organizzazioni e organismi internazionali e regionali per conseguire qualsiasi obiettivo perseguito dal presente articolo.

CAPO II

LA RETE GLOBALE

Articolo 9

Disposizioni generali

1. La rete globale costituisce la base per individuare progetti di interesse comune.
2. La rete globale:
 - (a) viene specificata nelle mappe di cui all'allegato I del presente regolamento;
 - (b) viene specificata attraverso la descrizione dei componenti dell'infrastruttura;
 - (c) è conforme ai requisiti relativi alle infrastrutture dei trasporti stabiliti nel presente capo;
 - (d) stabilisce il quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria di cui agli articoli 10-35.
3. Gli Stati membri provvedono affinché la rete globale sia completata e pienamente conforme alle disposizioni pertinenti del presente capo entro e non oltre il 31 dicembre 2050.

Articolo 10

Priorità

L'Unione, gli Stati membri, i gestori delle infrastrutture e altri promotori di progetti dedicano un'attenzione particolare, nello sviluppo della rete globale, alle misure necessarie per:

- (a) realizzare e installare sistemi di trasporto intelligenti, incluse le misure che permettono la gestione del traffico, la programmazione multimodale e i servizi informatici, la tracciabilità multimodale, la programmazione della capacità e le prenotazioni online nonché i servizi di biglietteria integrati;
- (b) realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle sezioni transfrontaliere;
- (c) rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare quelli relativi all'interoperabilità delle reti e alla concorrenza;
- (d) garantire un'integrazione ottimale dei modi di trasporto;
- (e) garantire un'adeguata accessibilità per tutte le regioni dell'Unione;
- (f) migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo dell'efficienza, della sicurezza, della resistenza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, agli incidenti, delle prestazioni ambientali, delle condizioni sociali,

dell'accessibilità per tutti gli utenti, della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico;

- (g) promuovere lo sviluppo tecnologico allo stato dell'arte;
- (h) garantire la sicurezza degli approvvigionamenti di combustibile permettendo l'uso di fonti energetiche e sistemi di propulsione alternativi e in particolare a basse o a zero emissioni di carbonio;
- (i) evitare le aree urbane per il trasporto ferroviario delle merci.

SEZIONE 1

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO FERROVIARIO

Articolo 11

Mappe

Le linee ferroviarie che formano parte della rete globale sono indicate nelle mappe che figurano all'allegato I.

Articolo 12

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura ferroviaria dei trasporti comprende in particolare:
 - (a) linee ferroviarie convenzionali e ad alta velocità, compresi:
 - i) binari di raccordo;
 - ii) gallerie;
 - iii) ponti;
 - (b) terminali merci e piattaforme logistiche per il trasbordo di merci all'interno del modo ferroviario e tra la ferrovia e altri modi di trasporto;
 - (c) stazioni lungo le linee indicate nell'allegato I per il trasbordo di passeggeri all'interno del modo ferroviario e tra la ferrovia e altri modi di trasporto;
 - (d) le attrezzature connesse;
 - (e) STI.
2. Le linee ferroviarie assumono una delle forme seguenti:
 - (a) linee ferroviarie per il trasporto ad alta velocità che sono:
 - i) specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 km/h;

- ii) linee convenzionali specificamente adattate per velocità dell'ordine di 200 km/h;
 - (b) linee ferroviarie per il trasporto convenzionale.
3. L'attrezzatura tecnica associata alle linee ferroviarie comprende i sistemi di elettrificazione, le attrezzature per la salita e la discesa dei passeggeri e il carico e lo scarico delle merci nelle stazioni, le piattaforme logistiche e i terminali delle merci. Ciò comprende qualsiasi impianto necessario a garantire il funzionamento efficiente e sicuro dei veicoli.

Articolo 13

Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto

1. Gli operatori dei terminali merci garantiscono che tutti i terminali merci siano aperti a tutti gli operatori.
- Gli operatori delle piattaforme logistiche offrono almeno un terminale aperto a tutti gli operatori.
- Gli operatori di terminali merci e di piattaforme logistiche forniscono tale accesso in modo non discriminatorio e applicano tariffe trasparenti.
2. Gli operatori delle stazioni passeggeri garantiscono che queste ultime forniscano accesso ad informazioni, servizi di biglietteria e attività commerciali relative al traffico ferroviario su tutta la rete globale e, ove opportuno, ad informazioni adeguate sui collegamenti con i trasporti regionali e locali, in conformità al regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema "applicazioni telematiche per i passeggeri" del sistema ferroviario transeuropeo³⁸.
3. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri e i gestori delle infrastrutture garantiscono:
- (a) che le linee ferroviarie siano dotate del sistema ERTMS;
 - (b) che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sull'interoperabilità del sistema ferroviario all'interno della Comunità³⁹ e alle sue misure di attuazione, allo scopo di assicurare l'interoperabilità della rete globale;
 - (c) che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme ai requisiti della specifica tecnica di interoperabilità (STI) adottata a norma dell'articolo 6 della direttiva 2008/57/CE per le linee nuove e aggiornate, tranne nei casi debitamente giustificati, quando ciò sia consentito dal pertinente STI o nell'ambito della procedura di cui all'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE. In ogni caso, l'infrastruttura ferroviaria è conforme ai seguenti requisiti:

³⁸ GU L 123 del 12.5.2011, pag. 11.

³⁹ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

- (1) scartamento nominale per le nuove linee ferroviarie: 1 435 mm⁴⁰;
- (2) elettrificazione;
- (3) linee percorse da treni merci convenzionali⁴¹: carico per asse di 22,5 t e lunghezza del treno di 750 m;
- (4) pendenza massima per le nuove linee destinate ad essere percorse da treni merci convenzionali: 12,5 mm/m⁴².

Articolo 14

Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) installazione dell'ERTMS;
- (b) mitigazione dell'impatto del rumore causato dal trasporto ferroviario;
- (c) raggiungimento di standard più elevati di quelli stabiliti come requisiti minimi nelle specifiche tecniche, descritti all'articolo 13.

SEZIONE 2

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE

Articolo 15

Mappe

Le vie navigabili e i porti interni (inland ports) che formano parte della rete globale sono indicati nelle mappe che figurano all'allegato I.

Articolo 16

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura delle vie navigabili comprende in particolare:

⁴⁰ Scartamento nominale secondo lo standard europeo di cui alla specifica tecnica di interoperabilità sull'infrastruttura, sezione 4.2.5.1. per le linee convenzionali (in appresso: FC STI) della decisione della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Infrastruttura» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 126 del 14.5.2011, pag. 53) e sezione 4.2.2. per le linee ad alta velocità (in appresso: AV STI) della decisione 2008/217/CE della Commissione, del 20 dicembre 2007, relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "infrastruttura" del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 77 del 19.3.2008, pag. 1).

⁴¹ Cfr. requisiti della categoria di linea V-F, specificati alla sezione 4.2.2 della STI FC.

⁴² Requisiti per le categorie di linea IV-F, IV-M, VI-F e VI-M specificate alla sezione 4.2.4.3. della FC STI.

- (a) fiumi;
 - (b) canali;
 - (c) laghi;
 - (d) infrastrutture connesse come chiuse, elevatori, ponti, invasi;
 - (e) porti interni che comprendono l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale;
 - (f) le attrezzature connesse;
 - (g) STI.
2. I porti interni hanno un volume di trasbordo merci annuale superiore alle 500 000 tonnellate. Il volume totale annuale del trasbordo merci si basa sulla media triennale disponibile più recente, pubblicata da Eurostat.
3. Le attrezzature associate ai porti in particolare consentono l'utilizzo di sistemi propulsivi e operativi che riducono i livelli di inquinamento, il consumo energetico e le emissioni di carbonio. Esse comprendono gli impianti di raccolta dei rifiuti.

Articolo 17

Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto

1. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori dei porti e i gestori delle infrastrutture garantiscono che i porti interni siano collegati con l'infrastruttura stradale o ferroviaria della rete globale.
2. Gli operatori dei porti garantiscono che tutti i porti interni offrano almeno un terminale merci aperto a tutti gli operatori senza discriminazioni e applicano tariffe trasparenti.
3. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri e i gestori delle infrastrutture garantiscono:
- (a) che fiumi, canali e laghi siano conformi ai requisiti minimi delle vie navigabili di classe IV come prevede l'Accordo europeo sulle vie navigabili interne di rilevanza internazionale (AGN) sulla nuova classificazione delle vie navigabili⁴³ e garantiscono l'altezza libera di passaggio sotto i ponti.
 - (b) che sui fiumi, canali e laghi sia presente il sistema RIS.

⁴³ Conferenza europea dei ministri dei trasporti (ECMT), ECMT/CM(92) 6/definitivo.

Articolo 18
Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria

Gli Stati membri e altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) per quanto riguarda le vie navigabili esistenti: attuare le misure necessarie per raggiungere gli standard delle vie navigabili della classe IV;
- (b) ove opportuno, raggiungere standard più elevati delle vie navigabili della classe IV, per soddisfare la domanda del mercato;
- (c) attuare i sistemi di trasporto intelligenti, incluso il RIS;
- (d) collegare l'infrastruttura dei porti interni con l'infrastruttura di trasporto ferroviaria.

SEZIONE 3
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO STRADALE

Articolo 19
Mappe

Le strade che formano parte della rete globale sono indicate nelle mappe che figurano all'allegato I.

Articolo 20
Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura di trasporto stradale comprende in particolare:

- (a) strade di alta qualità, inclusi
 - i) ponti;
 - ii) gallerie;
 - iii) raccordi;
 - iv) incroci;
 - v) interscambi;
- (b) aree di parcheggio;
- (c) le attrezzature connesse;
- (d) STI;
- (e) terminali merci e piattaforme logistiche;

- (f) stazioni degli autobus.
- 2. Le strade di alta qualità di cui al paragrafo 1, lettera a), sono quelle che svolgono un ruolo importante nel trasporto di merci e passeggeri di lungo raggio, collegano i principali centri urbani ed economici, sono interconnesse con altri modi di trasporto e collegano le regioni NUTS 2 senza accesso al mare e periferiche con le regioni centrali dell'Unione.
- 3. Le strade di alta qualità sono quelle specificamente progettate e costruite per il traffico motorizzato e può trattarsi di autostrade o di superstrade.
 - (a) Un'autostrada è una strada specialmente progettata e costruita per il traffico motorizzato, che non serve le proprietà che la costeggiano e che:
 - i) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, da altri mezzi;
 - ii) è priva di attraversamenti a livello con strade, ferrovie, linee tranviarie o strade pedonali, nonché,
 - iii) è contraddistinta dalla segnaletica come autostrada.
 - (b) Una superstrada è una strada riservata al traffico motorizzato accessibile solo attraverso interscambi o raccordi controllati e che:
 - i) prevede il divieto di sosta e parcheggio sulla carreggiata destinata alla circolazione; nonché,
 - ii) è priva di attraversamenti a livello con ferrovie o tramvie o strade pedonali.
- 4. Le attrezzature connesse alle strade comprendono in particolare i sistemi relativi alla gestione del traffico, alla diffusione di informazioni e della radio guida, alla riscossione dei pedaggi, alla sicurezza, alla riduzione degli effetti nocivi per l'ambiente, al rifornimento o alla ricarica di veicoli a propulsione alternativa e alla sicurezza delle aree di sosta degli autoveicoli commerciali.

Articolo 21

Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto

Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri e i gestori delle infrastrutture garantiscono:

- (a) che le strade siano conformi al disposto dell'articolo 20, paragrafo 3;
- (b) che la sicurezza del trasporto stradale venga garantita, controllata e, se necessario, migliorata in base alla procedura prevista dalla direttiva 2008/96/CE del

Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali⁴⁴;

- (c) che le gallerie stradali la cui lunghezza supera i 500 m devono conformarsi alla direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea⁴⁵;
- (d) che l'interoperabilità dei sistemi di riscossione dei pedaggi sia assicurata in conformità alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità⁴⁶ e alla decisione n. 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici⁴⁷;
- (e) la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in conformità alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto⁴⁸.

Articolo 22

Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria

Gli Stati membri e altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) utilizzo di STI, in particolare per l'informazione multimodale e la gestione del traffico e per consentire i sistemi di comunicazione e pagamento;
- (b) introduzione di nuove tecnologie e innovazione per promuovere trasporti a basse emissioni di carbonio;
- (c) creazione di aree di parcheggio sicure;
- (d) promozione della sicurezza stradale.

⁴⁴ GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59.

⁴⁵ GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39.

⁴⁶ GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

⁴⁷ GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11.

⁴⁸ GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

SEZIONE 4

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO MARITTIMO

Articolo 23

Mappe

I porti marittimi che formano parte della rete globale sono indicate nelle mappe che figurano all'allegato I.

Articolo 24

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura di trasporto marittimo comprende in particolare:
 - (a) lo spazio marittimo;
 - (b) i canali marittimi;
 - (c) i porti marittimi, tra cui l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale;
 - (d) ausili alla navigazione;
 - (e) gli accessi ai porti;
 - (f) le autostrade del mare;
 - (g) le attrezzature connesse;
 - (h) STI.
2. I porti marittimi sono punti di entrata e uscita per l'infrastruttura a terra della rete globale e soddisfano almeno uno dei seguenti criteri:
 - (a) il volume annuale totale del traffico passeggeri supera lo 0,1% del volume annuale totale del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. La cifra di riferimento per questo volume totale è rappresentata dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat.
 - (b) Il volume totale annuale delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1% del corrispondente volume del carico annuale totale di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. La cifra di riferimento per questo volume totale è rappresentata dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat.
 - (c) Il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale.

- (d) Il porto marittimo è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto alternativo più vicino nella rete globale.
3. Le attrezzature connesse alle infrastrutture del trasporto marittimo comprendono in particolare dispositivi rompighiaccio, attrezzature per ricerche idrogeologiche, per il dragaggio e la manutenzione del porto e degli accessi al porto.

Articolo 25
Autostrade del mare

1. Il concetto di "autostrade del mare" rappresenta la dimensione marittima delle reti transeuropee di trasporto. Esse consistono di rotte brevi, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti che permettono la navigazione su rotte brevi o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con l'entroterra, in almeno due diversi Stati membri. Le autostrade del mare comprendono:
- (a) i collegamenti marittimi tra porti marittimi della rete globale;
 - (b) impianti portuali, tecnologie di informazione e comunicazione (ICT) come sistemi elettronici di gestione della logistica, procedure doganali, amministrative e di sicurezza, in almeno uno Stato membro;
 - (c) le infrastrutture per l'accesso diretto alla terra e al mare.
2. I progetti di interesse comune per le autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti devono essere proposti da almeno due Stati membri. Essi assumono una delle forme seguenti:
- (a) costituire la componente marittima di un corridoio della rete centrale definito all'articolo 49 o costituire la componente marittima tra due corridoi della rete centrale;
 - (b) costituire un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra all'interno della rete centrale tra due o più porti della rete centrale;
 - (c) costituire un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra tra un porto della rete centrale e porti della rete globale, con un'attenzione speciale per le connessioni con l'entroterra dei porti della rete centrale e globale.
3. I progetti di interesse comune delle autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti possono comprendere anche attività che comportano più ampi benefici e non sono collegate a porti specifici, come le attività per migliorare le prestazioni ambientali, per rendere disponibili i sistemi rompighiaccio, le attività dirette a garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, le operazioni di dragaggio, gli impianti di rifornimento di combustibili alternativi, nonché l'ottimizzazione di processi, procedure e dell'elemento umano, le piattaforme ICT e i sistemi di informazione, tra cui sistemi di gestione del traffico e di comunicazione elettronica.

Articolo 26
Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto

1. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori dei porti e i gestori delle infrastrutture garantiscono:
 - (a) che i porti marittimi siano connessi con linee ferroviarie, strade e, ove possibile, vie navigabili della rete globale, tranne a Malta e a Cipro finché non sarà istituito un sistema ferroviario sul loro territorio.
 - (b) che i porti marittimi offrano almeno un terminale aperto a tutti gli operatori senza discriminazioni e applicare tariffe trasparenti.
 - (c) che i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari devono collegare due mari o permettere di accedere a porti marittimi dal mare e devono corrispondere almeno alle vie navigabili della classe VI.
2. Gli operatori dei porti garantiscono che i porti dispongano delle attrezzature necessarie a garantire le prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in conformità alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico⁴⁹.
3. Gli Stati membri attuano il sistema VTMS come previsto nella direttiva 2002/59/CE.

Articolo 27
Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) promuovere le autostrade del mare, compresa la navigazione su rotte brevi;
- (b) l'interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili interne;
- (c) l'attuazione del sistema VTMS e dei servizi eMaritime.

⁴⁹ GU L 332 del 28.11.2000, pag. 81.

SEZIONE 5

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO AEREO

Articolo 28

Mappe

Gli aeroporti che formano parte della rete globale sono indicate nelle mappe che figurano all'allegato I.

Articolo 29

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto aereo comprende in particolare:
 - (a) lo spazio aereo, le rotte e le vie aeree;
 - (b) gli aeroporti;
 - (c) le attrezzature connesse;
 - (d) STI.
2. Gli aeroporti sono conformi ad almeno uno dei seguenti criteri:
 - (a) nel caso degli aeroporti passeggeri:
 - i) il volume annuale totale del traffico passeggeri è almeno pari allo 0,1% del volume annuale totale del traffico passeggeri di tutti gli aeroporti dell'Unione. Il volume totale annuale di passeggeri si basa sulla media triennale disponibile più recente, pubblicata da Eurostat;
 - ii) la soglia del volume dello 0,1% non si applica se l'aeroporto si trova fuori da un raggio di 100 km dall'aeroporto più vicino nella rete globale, o fuori da un raggio di 200 km se la regione nella quale è situato è dotata di una linea ferroviaria ad alta velocità.
 - (b) Per gli aeroporti di traffico merci il volume annuale totale del traffico merci è almeno pari allo 0,2% del volume annuale totale del traffico di merci di tutti gli aeroporti dell'Unione. Il volume totale annuale di merci si basa sulla media triennale disponibile più recente, pubblicata da Eurostat.

Articolo 30

Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto

1. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri e gli operatori degli aeroporti garantiscono che tutti gli aeroporti offrano almeno un terminale aperto a tutti gli operatori senza discriminazioni e applichino tariffe trasparenti.

2. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori aeroportuali e i vettori aerei garantiscono che alle infrastrutture del trasporto aereo della rete globale si applichino le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, adottate dall'Unione in conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002⁵⁰.
3. Nell'ambito della loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori aeroportuali e i vettori aerei garantiscono che le infrastrutture per la gestione del traffico aereo permettano la realizzazione del cielo unico europeo, in conformità al regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo (regolamento quadro)⁵¹, al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo (regolamento sulla fornitura di servizi)⁵², al regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo (regolamento sullo spazio aereo)⁵³ e al regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (regolamento sull'interoperabilità)⁵⁴, al fine di migliorare le prestazioni e la sostenibilità del sistema europeo dell'aviazione civile, delle norme di attuazione e delle specifiche dell'Unione.

Articolo 31

Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 9, dedicano particolare attenzione a:

- (a) ottimizzare le infrastrutture esistenti;
- (b) incrementare la capacità aeroportuale;
- (c) sostenere la realizzazione del cielo unico europeo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli che utilizzano SESAR.

⁵⁰ GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

⁵¹ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

⁵² GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

⁵³ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

⁵⁴ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

SEZIONE 6

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO MULTIMODALE

Articolo 32

Mappe

I terminali merci e le piattaforme logistiche che formano parte della rete globale sono indicati nelle mappe che figurano all'allegato I.

Articolo 33

Componenti dell'infrastruttura

I terminali merci e le piattaforme logistiche devono essere conformi almeno ad uno dei seguenti criteri:

- (a) il trasbordo totale di merci supera la soglia quantitativa per i porti marittimi stabilita all'articolo 24;
- (b) se in una regione NUTS 2 non esiste né un terminale merci né una piattaforma logistica conforme alla lettera a), si prende in considerazione il principale terminale merci o piattaforma logistica designati dallo Stato membro interessato, dotati di almeno un collegamento a strade e ferrovie per la regione NUTS 2 di cui trattasi.

Articolo 34

Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto

1. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori dei terminali merci, dei porti e degli aeroporti e i gestori delle infrastrutture garantiscono:
 - (a) che i modi di trasporto siano collegati fra loro nei seguenti punti: terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, aeroporti e porti marittimi, per consentire il trasporto intermodale di merci e passeggeri.
 - (b) Fatte salve le disposizioni applicabili degli ordinamenti nazionali e dell'Unione, i terminali merci e le piattaforme logistiche, i porti interni e marittimi nonché gli aeroporti che movimentano merci devono essere attrezzati per trasmettere flussi di informazioni all'interno di questa infrastruttura e tra i modi di trasporto lungo la catena logistica. Tali sistemi in particolare devono poter fornire informazioni in tempo reale sulla capacità disponibile dell'infrastruttura, i flussi di traffico e il posizionamento, la tracciabilità e garantire la sicurezza durante i viaggi multimodali.
 - (c) Fatte salve le disposizioni applicabili degli ordinamenti nazionali e dell'Unione, la continuità del traffico passeggeri attraverso la rete globale sarà facilitata da attrezzature appropriate e dalla disponibilità di STI nelle stazioni ferroviarie, nelle stazioni di autobus, negli aeroporti e, se pertinente, nei porti marittimi e di vie navigabili interne.

2. Gli operatori dei terminali merci garantiscono che questi ultimi siano dotati di gru, trasportatori e altri dispositivi per movimentare le merci tra i diversi modi di trasporto e per il posizionamento e deposito delle merci.

Articolo 35

Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) fornire un'effettiva interconnessione e integrazione dell'infrastruttura della rete globale, inclusa l'infrastruttura di accesso ove necessario e attraverso terminali merci e piattaforme logistiche;
- (b) rimuovere i principali ostacoli tecnici e amministrativi al trasporto multimodale;
- (c) sviluppare un flusso di informazioni ininterrotto tra i modi di trasporto e permettere la fornitura di servizi multimodali e unimodali attraverso il sistema di trasporto transeuropeo, includendo i relativi servizi di comunicazione, pagamento, biglietteria e commercializzazione.

SEZIONE 7

DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 36

Nodi urbani

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nello sviluppo della rete globale nei nodi urbani, mirano a garantire:

- (a) per il trasporto di passeggeri: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, aerea e, se opportuno, per via navigabile interna, stradale e marittima della rete globale;
- (b) per il trasporto di merci: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria e, se opportuno, per via navigabile interna, aerea, marittima e stradale della rete globale;
- (c) la connessione adeguata tra diverse stazioni ferroviarie o aeroporti della rete globale all'interno di un nodo urbano;
- (d) una connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale, includendo il consolidamento logistico e i centri di distribuzione;
- (e) l'aggiramento delle aree urbane per il trasporto stradale per facilitare i flussi di traffico a lungo raggio sulla rete globale;

- (f) l'aggiramento delle aree urbane per il trasporto ferroviario delle merci;
- (g) la promozione del trasporto urbano efficiente di merci a basso rumore e a basse emissioni di carbonio.

Articolo 37

STI

1. Gli STI consentono la gestione del traffico e lo scambio di informazioni all'interno di trasporto e fra di essi per operazioni di trasporto multimodali e servizi a valore aggiunto connessi ai trasporti, migliorando la sicurezza e le prestazioni ambientali.
2. Gli STI facilitano la connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura del trasporto regionale e locale.
3. Gli STI associati ai modi di trasporto includono in particolare:
 - per le ferrovie: il sistema ERTMS;
 - per le vie navigabili interne: servizi di informazione fluviale e servizi eMaritime;
 - per il trasporto stradale: STI in conformità alla direttiva 2010/40/UE;
 - per i trasporti marittimi: VTMS e servizi eMaritime;
 - per il trasporto aereo: sistemi di gestione del traffico, in particolare quelli risultanti da SESAR.

Articolo 38

Servizi di trasporto di merci

L'Unione, gli Stati membri ed altri promotori di progetti attribuiscono particolare attenzione a progetti di interesse comune che forniscono servizi di trasporto merci efficienti, che utilizzano l'infrastruttura della rete globale e contribuiscono a ridurre le emissioni di carbonio. Tali progetti devono in particolare:

- (a) migliorare l'uso sostenibile dell'infrastruttura di trasporto, compresa l'efficienza della sua gestione;
- (b) promuovere l'introduzione di servizi di trasporto innovativi o di nuove combinazioni di servizi di trasporto esistenti, anche attraverso l'applicazione di STI e l'istituzione di pertinenti strutture di governance;
- (c) facilitare le operazioni di servizi di trasporto multimodale e migliorare la cooperazione tra i fornitori di servizi di trasporto;
- (d) promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e delle emissioni di carbonio nei settori della trazione dei veicoli, della propulsione, della programmazione delle operazioni e dei sistemi, della condivisione delle risorse e della cooperazione;

- (e) analizzare, fornire informazioni in merito e monitorare i mercati, le caratteristiche e le prestazioni della flotta, i requisiti amministrativi e le risorse umane.

Articolo 39

Nuove tecnologie e innovazione

La rete globale dovrà essere aggiornata in base agli sviluppi tecnologici dello stato dell'arte. Si deve in particolare:

- (a) consentire la decarbonizzazione dei trasporti attraverso la transizione verso tecnologie di trasporto innovative;
- (b) consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto promuovendo l'efficienza energetica nonché l'introduzione di sistemi di propulsione alternativi e la fornitura delle infrastrutture corrispondenti. Tale infrastruttura può includere reti e altri strumenti necessari per la trasmissione dell'energia, tener conto dell'infrastruttura, dell'interfaccia del veicolo e comprendere sistemi di trasporto intelligenti;
- (c) migliorare la sicurezza e la sostenibilità della circolazione delle persone e delle merci;
- (d) migliorare il funzionamento, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete, includendo la biglietteria multimodale;
- (e) promuovere misure dirette a ridurre i costi esterni, come ogni tipo di inquinamento, tra cui il rumore, la congestione e i danni alla salute;
- (f) introdurre la tecnologia della sicurezza e standard di identificazione compatibili sulle reti;
- (g) migliorare la resistenza ai cambiamenti climatici;
- (h) far progredire lo sviluppo e l'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti all'interno dei modi di trasporto e fra di essi.

Articolo 40

Infrastrutture sicure

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti prendono in debita considerazione la necessità di provvedere affinché le infrastrutture di trasporto offrano un elevato grado di sicurezza per i movimenti di passeggeri e di merci.

Articolo 41

Infrastruttura a prova di cambiamenti climatici e resistente alle catastrofi

Durante la programmazione delle infrastrutture, gli Stati membri ed altri promotori di progetti attribuiscono la necessaria considerazione alle valutazioni del rischio e alle misure di

adattamento dirette a migliorare la resistenza ai cambiamenti climatici, in relazione in particolare a precipitazioni, inondazioni, tempeste, alta temperatura e ondate di caldo, aumento del livello dei mari e inondazioni costiere, in conformità a eventuali requisiti che possano essere stabiliti nella pertinente legislazione dell'Unione.

Ove opportuno, occorre attribuire la dovuta considerazione alla resistenza delle infrastrutture ai disastri naturali o provocati dall'uomo in conformità a eventuali requisiti che possano essere stabiliti nella pertinente legislazione dell'Unione.

Articolo 42 ***Tutela ambientale***

Gli Stati membri e altri promotori di progetti eseguono valutazioni ambientali di piani e progetti, in particolare come previsto nella direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati⁵⁵ e nella direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche⁵⁶, nonché nelle seguenti direttive del Parlamento europeo e del Consiglio: 2000/60/CE, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque⁵⁷; 2001/42/CE, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente⁵⁸; 2009/147/CE, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici⁵⁹, al fine di evitare o, quando ciò non sia possibile, mitigare gli impatti negativi sull'ambiente, come la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, e proteggere in modo efficace la biodiversità.

Articolo 43 ***Accessibilità per tutti gli utenti***

L'infrastruttura dei trasporti deve consentire una mobilità senza ostacoli e l'accessibilità per tutti gli utenti, in particolare le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.

⁵⁵ GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40.

⁵⁶ GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7.

⁵⁷ GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1.

⁵⁸ GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30.

⁵⁹ GU L 20 del 26.1.2010, pag. 7.

CAPO III

LA RETE CENTRALE

Articolo 44

Identificazione della rete centrale

1. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti. La rete centrale in particolare contribuisce a far fronte al fenomeno della crescente mobilità e allo sviluppo di un sistema di trasporti a basse emissioni di carbonio.
2. La rete centrale è interconnessa in nodi e offre collegamenti con le reti infrastrutturali di trasporto dei paesi vicini.
3. Le infrastrutture di trasporto che costituiscono la rete centrale sono indicate nelle mappe corrispondenti della rete globale che figurano nell'allegato I.

Articolo 45

Requisiti

1. La rete centrale deve rispecchiare l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multi-modale. Si dovrà tener conto delle tecnologie allo stato dell'arte e di misure di regolamentazione e di governance per gestire l'uso dell'infrastruttura al fine di garantire un uso dell'infrastruttura di trasporto efficiente sotto il profilo delle risorse e offrire una capacità sufficiente.
2. L'infrastruttura della rete centrale soddisfa tutti i requisiti di cui al capo II senza eccezioni. Inoltre, l'infrastruttura della rete centrale soddisfa anche i seguenti requisiti:
 - (a) per le infrastrutture di trasporto ferroviario:
 - completa elettrificazione delle linee ferroviarie;
 - linee con traffico merci regolare: almeno 22,5 t di carico per asse, 100 km/ora di velocità e 750 m di lunghezza del treno;
 - (b) per le infrastrutture della navigazione interna e del trasporto marittimo:
 - disponibilità di combustibili puliti alternativi;
 - (c) per le infrastrutture del trasporto stradale:
 - lo sviluppo di aree di sosta sulle autostrade ogni 50 km circa al fine di fornire tra l'altro sufficienti spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di sicurezza;

- disponibilità di combustibili puliti alternativi;
- (d) per le infrastrutture del trasporto aereo:
- capacità di rendere disponibili combustibili puliti alternativi.

Articolo 46

Sviluppo della rete centrale

1. L'infrastruttura di trasporto inclusa nella rete centrale viene sviluppata in conformità alle corrispondenti disposizioni del capo II.
2. Verranno realizzati in via prioritaria quei progetti di interesse comune che contribuiscono al completamento della rete centrale.
3. Fatto salvo il disposto dell'articolo 47, paragrafi 2 e 3, gli Stati membri provvedono affinché la rete centrale venga completata e sia conforme alle disposizioni del presente capo entro e non oltre il 31 dicembre 2050.

Articolo 47

Nodi della rete centrale

1. I nodi della rete centrale sono indicati nell'allegato II e comprendono:
 - nodi urbani, inclusi i porti e gli aeroporti;
 - porti marittimi;
 - punti di attraversamento della frontiera verso i paesi confinanti.
2. I porti marittimi indicati nella parte 2 dell'allegato II sono collegati con l'infrastruttura di trasporto stradale e ferroviaria della rete transeuropea dei trasporti entro e non oltre il 31 dicembre 2030, con l'eccezione di casi debitamente giustificati.
3. I principali aeroporti indicati nella parte 1b dell'allegato II sono collegati con l'infrastruttura di trasporto stradale e ferroviaria della rete transeuropea dei trasporti entro e non oltre il 31 dicembre 2050. Tenendo conto della potenziale domanda di traffico, tali aeroporti sono integrati nella rete ferroviaria ad alta velocità ogniqualvolta ciò sia possibile.

CAPO IV

REALIZZAZIONE DELLA RETE CENTRALE MEDIANTE CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE

Articolo 48

Finalità generali dei corridoi della rete centrale

1. I corridoi della rete centrale costituiscono uno strumento per facilitare una realizzazione coordinata della rete centrale. I corridoi della rete centrale si basano sull'integrazione modale, sull'interoperabilità, nonché su uno sviluppo e una gestione coordinati dell'infrastruttura, al fine di arrivare a trasporti multimodali efficienti sotto il profilo delle risorse.
2. I corridoi della rete centrale forniscono un approccio coordinato rispetto all'uso e agli investimenti nelle infrastrutture, in modo da gestire le capacità nella maniera più efficiente. L'infrastruttura multimodale dei corridoi della rete centrale è costruita e coordinata, quando ciò si renda necessario, in modo da ottimizzare l'uso di ogni modo di trasporto e la cooperazione fra i modi. I corridoi della rete centrale sostengono l'introduzione a livello globale di sistemi di gestione del traffico interoperabili.

Articolo 49

Definizione dei corridoi della rete centrale

1. I corridoi della rete centrale costituiscono parti della rete centrale. Essi comprendono almeno tre modi di trasporto e attraversano almeno tre Stati membri. Essi coprono i flussi transfrontalieri di lungo raggio più importanti della rete centrale.
2. In casi debitamente giustificati un corridoio della rete centrale può comprendere due soli modi di trasporto.
3. I corridoi della rete centrale includono porti marittimi e i loro accessi, tranne in casi debitamente giustificati.

Articolo 50

Elenco di corridoi della rete centrale

1. Ogni Stato membro partecipa ad almeno un corridoio della rete centrale.
2. L'elenco dei corridoi della rete centrale figura nell'allegato I del regolamento (UE) n. XXX/2012 del ... [Meccanismo per collegare l'Europa].

Articolo 51
Coordinamento dei corridoi della rete centrale

1. Al fine di facilitare la realizzazione coordinata dei corridoi della rete centrale, la Commissione designa, previa consultazione con gli Stati membri interessati e dopo aver consultato il Parlamento europeo, dei "Coordinatori europei".
2. Il coordinatore europeo è scelto in particolare in funzione della sua esperienza nell'ambito delle 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. Il coordinatore europeo agisce in nome e per conto della Commissione. L'incarico di un coordinatore europeo si riferisce sempre ad un unico corridoio della rete centrale. Il coordinatore europeo elabora insieme agli Stati membri interessati un piano di lavoro per le attività da svolgere.
5. Il coordinatore europeo:
 - (a) guida la realizzazione coordinata del corridoio della rete centrale in modo da rispettare il termine stabilito nella decisione di esecuzione relativa al corridoio in questione;
 - (b) riferisce agli Stati membri, alla Commissione e, se opportuno, a tutti gli altri soggetti direttamente coinvolti nello sviluppo del corridoio della rete centrale su eventuali difficoltà incontrate e contribuisce a trovare le soluzioni appropriate;
 - (c) redige ogni anno una relazione per il Parlamento europeo, la Commissione e gli Stati membri interessati in merito ai progressi ottenuti nella realizzazione del corridoio in questione;
 - (d) consulta, in cooperazione con gli Stati membri interessati, in particolare le autorità regionali e locali, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori di trasporti, gli utenti dei trasporti e, se opportuno, altri soggetti pubblici e privati, al fine di acquisire una conoscenza più completa della domanda di servizi di trasporto, delle possibilità di finanziamento, dei passi da intraprendere e delle condizioni da soddisfare per facilitare l'accesso alle forme di finanziamento.
6. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo e gli forniscono le informazioni necessarie per l'esecuzione dei compiti di cui al paragrafo 5.
7. Fatte salve le procedure applicabili stabilite dagli ordinamenti nazionali e dell'Unione, la Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo al momento dell'esame delle domande di finanziamento dell'Unione concernenti i corridoi della rete centrale per i quali il coordinatore è responsabile.

Articolo 52
Governance dei corridoi della rete centrale

1. Per ogni corridoio della rete centrale, gli Stati membri interessati stabiliscono una piattaforma di corridoio responsabile per la definizione degli obiettivi generali del corridoio della rete centrale e per preparare e monitorare le misure di cui all'articolo 53, paragrafo 1.
2. La piattaforma di corridoio è composta dai rappresentanti degli Stati membri interessati e, se opportuno, da altri soggetti pubblici e privati. In ogni caso, i gestori dell'infrastruttura pertinenti definiti nella direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza⁶⁰ partecipano alla piattaforma di corridoio.
3. Il coordinatore europeo presiede la piattaforma di corridoio.
4. La piattaforma di corridoio può essere istituita in quanto soggetto giuridico permanente, come un gruppo di interesse economico europeo.
5. L'istituzione delle piattaforme di corridoio non pregiudica il principio che il beneficiario del sostegno finanziario dell'Unione è il responsabile di ultima istanza per la realizzazione dei progetti.

Articolo 53
Piano di sviluppo del corridoio

1. Per ogni corridoio della rete centrale, gli Stati membri interessati, in cooperazione con la piattaforma di corridoio, redigono congiuntamente e notificano alla Commissione un piano di sviluppo del corridoio entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento. Tale piano contiene in particolare:
 - (a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio della rete centrale, incluse le strozzature;
 - (b) gli obiettivi del corridoio della rete centrale, in particolare per quanto riguarda le prestazioni relative alla qualità del servizio, la capacità e conformità ai requisiti di cui al capo II;
 - (c) il programma delle misure necessarie per lo sviluppo del corridoio;
 - (d) uno studio di mercato sul trasporto multimodale;
 - (e) un piano di realizzazione comprendente:

⁶⁰ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

- un piano di installazione relativo a sistemi di gestione del traffico interoperabili su corridoi multimodali di trasporto merci fatta salva la legislazione dell'Unione;
 - un piano per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, operativi e amministrativi tra i modi di trasporto e all'interno di essi e per incrementare l'efficienza di servizi e trasporti multimodali;
 - misure per migliorare la capacità amministrativa e tecnica di concepire, programmare, progettare, appaltare, realizzare e monitorare progetti di interesse comune;
 - la valutazione del rischio, inclusi i possibili impatti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura e, ove opportuno, le misure proposte per migliorare la resistenza a tali fenomeni;
 - le misure da adottare per mitigare le emissioni di gas a effetto serra;
- (f) un piano di investimento, da aggiornare periodicamente, comprendente:
- l'elenco di progetti per l'estensione, il rinnovo o la reinstallazione di infrastrutture di trasporto di cui all'articolo 2, paragrafo 2, per ognuno dei modi di trasporto interessati dal corridoio della rete centrale;
 - il relativo piano finanziario, con le varie fonti previste per il finanziamento, a livello internazionale, nazionale, regionale, locale e dell'Unione, includendo, quando possibile, sistemi di finanziamento incrociato con destinazione specifica, nonché capitale privato, assieme all'importo di impegni già presi e, ove applicabile, il riferimento al contributo dell'Unione previsto nell'ambito dei suoi programmi finanziari.
2. Sulla base del piano di sviluppo del corridoio trasmesso dagli Stati membri interessati, la Commissione esprime il proprio parere.
3. Al fine di sostenere la realizzazione dei corridoi della rete centrale, la Commissione può adottare decisioni di esecuzione per i corridoi della rete centrale. Tali decisioni possono:
- (a) includere la programmazione di investimento, i relativi costi e il calendario di attuazione, giudicati necessari per la realizzazione dei corridoi della rete centrale in linea con gli obiettivi del presente regolamento;
 - (b) definire tutte le misure dirette a ridurre i costi esterni, le emissioni di gas a effetto serra e il rumore, e mirate a promuovere l'introduzione di nuove tecnologie nella gestione del traffico e delle capacità;
 - (c) disporre altre misure necessarie all'attuazione del piano di sviluppo del corridoio e all'uso efficiente dell'infrastruttura del corridoio della rete centrale.

Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura di consultazione di cui all'articolo 55, paragrafo 2.

CAPO V

DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 54

Aggiornamento e relazioni

1. Gli Stati membri informano costantemente la Commissione attraverso il sistema interattivo di informazione geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec), in merito ai progressi compiuti nel realizzare progetti di interesse comune e agli investimenti fatti a questo scopo.

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 in relazione alla rete centrale. Successivamente alla loro adozione, gli Stati membri trasmettono i piani e i programmi nazionali alla Commissione per informazione.

2. Ogni due anni, a partire dall'entrata in vigore del presente regolamento e previa consultazione del comitato di cui all'articolo 54, la Commissione pubblica una relazione di avanzamento sulla realizzazione degli orientamenti, che viene presentata al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni.

3. La Commissione è abilitata ad adottare atti delegati in conformità all'articolo 56 per quanto riguarda l'adattamento degli allegati I, II e III per tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite agli articoli 16, 24, 29 e 33. Nell'adeguare gli allegati la Commissione deve:

- (a) includere le piattaforme logistiche, i terminali merci, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti nella rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi due anni supera la soglia pertinente;
- (b) escludere le piattaforme logistiche, i terminali merci, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti dalla rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi sei anni è inferiore alla soglia pertinente;
- (c) adeguare le mappe relative alle infrastrutture stradali, ferroviarie e della navigazione interna in modo da riflettere i progressi nel completamento della rete. Nel modificare tali mappe, la Commissione non ammette correzioni nel tracciato della rotta oltre quanto è consentito dalla relativa procedura di autorizzazione del progetto.

Gli adattamenti di cui alle lettere a) e b) si basano sulle ultime statistiche disponibili pubblicate da Eurostat.

4. I progetti di interesse comune riguardanti infrastrutture incluse recentemente nella rete transeuropea dei trasporti sono ammessi a fruire dei finanziamenti di cui

all'articolo 7, paragrafo 5, a decorrere dalla data di entrata in vigore degli atti delegati a norma del paragrafo 3.

I progetti di interesse comune riguardanti infrastrutture escluse dalla rete transeuropea dei trasporti cessano di essere ammessi a fruire di tali finanziamenti a decorrere dalla data di entrata in vigore degli atti delegati a norma del paragrafo 3. La cessazione dell'ammissibilità non incide sulle decisioni di finanziamento o sovvenzione adottate dalla Commissione prima di tale data.

Articolo 55

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 56

Esercizio della delega

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati fatte salve le condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 54, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del regolamento].
3. La delega di poteri di cui all'articolo 54, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo a quello della pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o a una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca lascia impregiudicata la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 3, entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un termine di due mesi a decorrere dalla data di notifica di tale atto al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale periodo può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 57

Riesame

Entro e non oltre il 31 dicembre 2023 la Commissione procede ad un riesame della realizzazione della rete centrale, valutandone la conformità alle disposizioni del presente regolamento e i progressi compiuti.

Articolo 58

Autorità di contatto unica

Gli Stati membri possono nominare una autorità di contatto unica (sportello unico) per facilitare e coordinare le procedure di autorizzazione di progetti di interesse comune, in particolare progetti transfrontalieri, in conformità al pertinente *acquis* dell'Unione.

Articolo 59

Ritardi nel completamento della rete centrale

1. In caso di significativo ritardo nell'avvio o nel completamento di lavori attinenti alla rete centrale, la Commissione chiede agli Stati membri interessati di spiegare le ragioni di tale ritardo entro tre mesi. Sulla base della risposta fornita, la Commissione consulta gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo.
2. La Commissione può, nell'ambito della sua attività di monitoraggio della realizzazione della rete centrale e nel rispetto dei principi di proporzionalità e sussidiarietà, decidere di adottare misure opportune.
3. Il Parlamento europeo e gli Stati membri sono immediatamente informati in merito all'adozione di qualsiasi misura.

Articolo 60

Compatibilità con il diritto e le politiche dell'Unione

Le iniziative prese a norma del presente regolamento tengono conto delle pertinenti politiche dell'Unione, in particolare in materia di concorrenza, accesso al mercato, protezione dell'ambiente, salute, sviluppo sostenibile e aggiudicazione di appalti pubblici.

Articolo 61

Promozione e valutazione

La Commissione promuove e valuta i progressi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti e la sua realizzazione complessiva.

Articolo 62

Abrogazione

La decisione n. 661/2010/UE è abrogata.

La decisione n. 611/2010/UE⁶¹ resta di applicazione per tutte le decisioni di finanziamento basate sul regolamento (CE) n. 680/2007.

Articolo 63
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,

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

⁶¹ Regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia (GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1).