

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

**►B DECISIONE N. 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 23 luglio 1996
sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti**

(GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1)

Modificata da:

	Gazzetta ufficiale			
	n.	pag.	data	
►M1 Decisione n. 1346/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 maggio 2001	L 185	1	6.7.2001	

Modificata da:

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

Rettificata da:

- C1** Rettifica, GU L 15 del 17.1.1997, pag. 1 (96/1692/CE)
- C2** Rettifica, GU L 288 dell'1.11.2001, pag. 53 (2001/1346/CE)

▼B

**DECISIONE N. 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E
DEL CONSIGLIO
del 23 luglio 1996**

sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

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

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

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

(1) considerando che la costituzione e lo sviluppo delle reti transeuropee contribuiscono alla realizzazione di importanti obiettivi comunitari, quali il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica e sociale;

(2) considerando che la costituzione e lo sviluppo, su tutto il territorio comunitario, delle reti transeuropee nel settore dei trasporti persegono inoltre gli obiettivi specifici di garantire una mobilità durevole delle persone e delle merci nelle migliori condizioni possibili sotto il profilo sociale, ambientale e della sicurezza, e di integrare l'insieme dei modi di trasporto tenendo conto dei loro vantaggi comparativi; che la creazione di posti di lavoro è uno dei possibili effetti della rete transeuropea;

(3) considerando che nel Libro bianco della Commissione sullo sviluppo di una politica comune dei trasporti si auspica l'uso ottimale delle capacità esistenti e l'integrazione di tutte le reti, relative ai diversi modi di trasporto, in una rete transeuropea per il trasporto stradale, ferroviario, di navigazione interna, marittimo e aereo, sia dei viaggiatori che delle merci, nonché per il trasporto combinato;

(4) considerando che la navigazione a corto raggio può, tra l'altro, contribuire a decongestionare le vie di trasporto terrestri;

(5) considerando che l'integrazione delle reti su scala europea può svilupparsi solo progressivamente sulla base del coordinamento dei modi di trasporto in vista di una migliore utilizzazione dei vantaggi che essi presentano;

(6) considerando che per raggiungere questi obiettivi è necessaria un'azione comunitaria di orientamento, nel rispetto del principio di sussidiarietà; che occorre definire le grandi linee e le priorità dell'azione comunitaria prevista nel settore delle reti transeuropee di trasporti;

(7) considerando che è necessario individuare i progetti di interesse comune che rispondono a questi obiettivi e che si inseriscono nelle priorità d'azione così stabilite; che dovrebbero essere presi in considerazione solo i progetti potenzialmente vitali dal punto di vista economico;

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

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

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

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

▼B

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

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

SEZIONE 1

PRINCIPI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. Oggetto della presente decisione è stabilire gli orientamenti relativi agli obiettivi, alle priorità e alle grandi linee d'azione previste nel settore della rete transeuropea dei trasporti; tali orientamenti individuano progetti di interesse comune, la cui realizzazione deve contribuire allo sviluppo della rete su scala comunitaria.
2. Gli orientamenti di cui al paragrafo 1 costituiscono un quadro generale di riferimento inteso ad incoraggiare le azioni degli Stati membri e, se del caso, della Comunità per l'attuazione di progetti di interesse comune volti a garantire la coerenza, l'interconnessione e l'interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti nonché l'accesso a tale rete. Questi progetti costituiscono un obiettivo comune, la cui realizzazione dipende dal loro grado di maturità e dalla disponibilità di risorse finanziarie, fatto salvo l'impegno finanziario di uno Stato membro o della Comunità. Gli orientamenti sono altresì volti a facilitare l'impegno del settore privato.
3. I requisiti essenziali in materia:
 - di interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti,
 - di telematica dei trasporti e dei servizi connessi

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

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

▼B

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

*Articolo 2***Obiettivi**

1. La rete transeuropea dei trasporti è attuata progressivamente, per il 2010, su scala comunitaria, integrando le reti di infrastruttura del trasporto terrestre, marittimo e aereo, conformemente agli schemi illustrati nelle carte di cui all'allegato I e/o alle specifiche di cui all'allegato II.
2. Tale rete deve:
 - a) garantire, in uno spazio senza frontiere interne, una mobilità durabile delle persone e delle merci, alle migliori condizioni sociali e di sicurezza possibili, concorrendo al tempo stesso al conseguimento degli obiettivi comunitari, in particolare in materia di ambiente e di concorrenza, nonché contribuire al rafforzamento della coesione economica e sociale;
 - b) offrire agli utenti infrastrutture di qualità elevata, a condizioni economiche accettabili;
 - c) includere tutti i modi di trasporto, tenendo conto dei loro vantaggi comparativi;
 - d) permettere un uso ottimale delle capacità esistenti;
 - e) essere, per quanto possibile, interoperabile all'interno dei modi di trasporto e favorire l'intermodalità tra i vari modi di trasporto;
 - f) essere, per quanto possibile, economicamente sostenibile;
 - g) coprire tutto il territorio degli Stati membri della Comunità, in modo da facilitare l'accesso in generale, congiungere le regioni insulari o periferiche e le regioni intercluse con le regioni centrali e collegare fra di loro senza strozzature le grandi zone urbane e le regioni della Comunità;
 - h) poter essere connessa alle reti degli Stati dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), dei paesi dell'Europa centrale ed orientale e dei paesi mediterranei, promuovendo parallelamente l'interoperabilità e l'accesso a tali reti ove ciò risponda agli interessi della Comunità.

*Articolo 3***Estensione della rete**

1. La rete transeuropea comprende infrastrutture di trasporto nonché sistemi di gestione del traffico e sistemi di posizionamento e di navigazione.
2. Le infrastrutture di trasporto comprendono reti di strade, ferrovie e vie navigabili, porti marittimi di navigazione interna, aeroporti e altri punti di interconnessione.
3. I sistemi di gestione del traffico e i sistemi di posizionamento e di navigazione comprendono gli impianti tecnici, informatici e di telecomunicazioni necessari per garantire l'armonico funzionamento della rete e un'efficace gestione del traffico.

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

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

- a) l'elaborazione e la revisione degli schemi di rete;
- b) l'individuazione di progetti di interesse comune;
- c) la ristrutturazione della rete esistente;
- d) la promozione dell'interoperabilità della rete;

▼B

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

*Articolo 5***Priorità**

Tenuto conto degli obiettivi di cui all'articolo 2, le priorità dell'azione vertono su quanto segue:

- a) la creazione e lo sviluppo di collegamenti, maglie principali ed interconnessioni atti ad eliminare le strozzature, a ultimare i raccordi mancanti e a completare i grandi assi;
- b) la creazione e lo sviluppo delle infrastrutture per l'accesso alla rete, in modo da collegare le regioni insulari, intercluse e periferiche con le regioni centrali della Comunità;
- c) la possibilità di combinare al meglio e integrare fra di loro i diversi modi di trasporto;
- d) l'integrazione della dimensione ambientale nell'attuazione e nello sviluppo della rete;
- e) la realizzazione progressiva dell'interoperabilità degli elementi della rete;
- f) l'ottimizzazione delle capacità e dell'efficienza delle infrastrutture esistenti;
- g) la creazione e l'adeguamento dei nodi delle interconnessioni e delle piattaforme intermodali;
- h) il miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità della rete;
- i) lo sviluppo e l'attuazione di sistemi di gestione e di controllo del traffico sulla rete e di informazione dell'utente al fine di ottimizzare l'utilizzazione delle infrastrutture;
- j) la preparazione di studi finalizzati ad una migliore progettazione e realizzazione della rete transeuropea dei trasporti.

*Articolo 6***Reti dei paesi terzi**

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

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

1. Nel rispetto delle norme del trattato, in particolare per i problemi di concorrenza, sono considerati d'interesse comune i progetti i quali:
 - perseguono gli obiettivi di cui all'articolo 2;
 - rientrano nella rete di cui all'articolo 3;

▼B

- si iscrivono nelle priorità definite all'articolo 5;
- hanno una potenziale validità economica, in base alle analisi dei costi e dei benefici socioeconomici.

2. Qualsiasi progetto deve riguardare un elemento della rete di cui agli articoli da 9 a 17 e in particolare:

- vertere sui collegamenti individuati nelle carte dell'allegato I e/o
- corrispondere alle specifiche o ai criteri dell'allegato II.

3. Gli Stati membri adottano tutte le misure ritenute necessarie nell'ambito dei principi di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

*Articolo 8***Tutela dell'ambiente**

1. All'atto dello sviluppo e della realizzazione dei progetti gli Stati membri devono tenere conto della tutela dell'ambiente effettuando studi di impatto ambientale dei progetti di interesse comune da attuare, a norma della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, e applicando la direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992;

2. La Commissione:

- a) elaborerà metodi adeguati di analisi ai fini della valutazione strategica dell'impatto ambientale di tutta la rete;
- b) elaborerà metodi adeguati di analisi dei corridoi di tutti i modi di trasporto di cui trattasi, fatta salva la determinazione dei corridoi stessi. Nell'elaborare il concetto di corridoio, occorrerà tener conto dell'esigenza di collegare tutti gli Stati membri e le regioni alla rete transeuropea dei trasporti e in particolare dell'esigenza di congiungere le regioni insulari, periferiche e le regioni intercluse con le regioni centrali della Comunità.

La Commissione terrà conto, per quanto necessario, dei risultati di detti lavori, nella sua relazione sugli orientamenti di cui all'articolo 21, per conseguire gli obiettivi elencati nell'articolo 2.

SEZIONE 2**RETE STRADALE***Articolo 9***Caratteristiche**

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

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

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

3. La rete comprende l'infrastruttura di gestione della circolazione e di informazione degli utenti e si basa su una cooperazione attiva dei sistemi di gestione della circolazione a livello europeo, nazionale e regionale.

▼B

SEZIONE 3

RETE FERROVIARIA*Articolo 10***Caratteristiche**

1. La rete ferroviaria comprende la rete ferroviaria ad alta velocità e la rete ferroviaria convenzionale.
2. La rete ferroviaria ad alta velocità comprende:
 - linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h mediante le attuali o mediante nuove tecnologie,
 - linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h,
 - linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, a carattere specifico a causa di vincoli legati alla topografia, al rilievo o ai nuclei urbani, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.

Tale rete è composta dalle linee indicate nell'allegato I quali linee ad alta velocità o linee ristrutturate per l'alta velocità.

3. La rete ferroviaria convenzionale comprende linee per il trasporto ferroviario convenzionale, compresi i collegamenti ferroviari del trasporto combinato di cui all'articolo 14.

4. La rete:

- riveste un ruolo importante nel traffico ferroviario di merci e di passeggeri su lunghe distanze;
- riveste un ruolo importante nello sfruttamento del trasporto combinato su lunghe distanze;
- permette l'interconnessione con le reti degli altri modi di trasporto e l'accesso alle reti ferroviarie regionali e locali.

5. La rete offre agli utenti un elevato livello in termini di qualità e sicurezza, grazie alla sua continuità e all'attuazione graduale della sua interoperabilità, segnatamente per mezzo dell'armonizzazione tecnica e di un sistema armonizzato di controllo e comando.

SEZIONE 4

RETE DELLE VIE NAVIGABILI E PORTI DI NAVIGAZIONE INTERNA*Articolo 11***Caratteristiche**

1. La rete transeuropea delle vie navigabili è composta di fiumi e canali e di diverse diramazioni e ramificazioni di collegamento. Tale rete consente in particolare l'interconnessione tra le regioni industriali e gli agglomerati urbani importanti e il loro collegamento con i porti.
2. Le caratteristiche tecniche minime adottate per le idrovie della rete sono quelle corrispondenti alle dimensioni dei battelli della classe IV, che consentono il passaggio di un battello o treno a spinta di lunghezza da 80 a 85 m e larghezza pari a 9,50 m. In caso di ammodernamento o di creazione di una via navigabile integrata a detta rete, le specifiche tecniche dovrebbero corrispondere almeno alla classe IV e permettere di raggiungere successivamente la classe Va/Vb nonché permettere il passaggio, in condizioni soddisfacenti, dei battelli utilizzati per il trasporto combinato. Le dimensioni dei battelli della classe Va consentono il passaggio di un battello o treno a spinta di lunghezza pari a 110 m e larghezza pari a 11,40 m, mentre la classe Vb consente il passaggio di un treno a spinta di lunghezza da 172 a 185 m e larghezza pari a 11,40 m.

▼M1

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

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

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

▼B

4. La rete comprende l'infrastruttura di gestione del traffico.

SEZIONE 5

PORTI MARITTIMI**▼M1***Articolo 12***Caratteristiche**

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

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

A. porti marittimi d'importanza internazionale: porti il cui volume annuale totale di traffico è pari o superiore a 1,5 milioni di tonnellate di merci o a 200 000 passeggeri che, salvo impossibilità, sono collegati a elementi terrestri della rete transeuropea dei trasporti e svolgono pertanto un ruolo fondamentale per il trasporto marittimo internazionale;

B. porti marittimi d'importanza comunitaria non compresi nella categoria A: questi porti hanno un volume annuale totale di traffico di almeno 0,5 milioni di tonnellate di merci o tra 100 000 e 199 999 passeggeri, sono collegati, salvo impossibilità, a elementi terrestri della rete transeuropea dei trasporti e sono dotati degli impianti di trasbordo necessari al trasporto marittimo a corto raggio;

C. porti di accesso regionale: questi porti non soddisfano i criteri delle categorie A e B, ma sono ubicati in regioni insulari, periferiche o ultraperiferiche e collegano via mare tali regioni tra loro e/o con le regioni centrali della Comunità.

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

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

▼B

SEZIONE 6

AEROPORTI*Articolo 13***Caratteristiche**

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

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

SEZIONE 7

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

La rete transeuropea di trasporto combinato è costituita:

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

▼B

SEZIONE 8

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

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

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

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

▼B

SEZIONE 9

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

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

SEZIONE 10

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

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

SEZIONE 11

DISPOSIZIONI COMUNI*Articolo 18***Comitato per lo scambio di informazioni e relazione**

1. Gli Stati membri comunicano regolarmente alla Commissione i piani e i programmi nazionali che essi hanno elaborato ai fini dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, segnatamente per quanto concerne i progetti di interesse comune individuati nella presente decisione.
2. È istituito presso la Commissione un comitato della rete transeuropea dei trasporti, in appresso denominato «comitato», composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione. Il comitato procede allo scambio di informazioni sui piani e sui programmi comunicati dagli Stati membri e su qualsiasi problema inerente allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.
3. Ogni due anni la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni una relazione sull'attuazione degli orientamenti definiti nella presente decisione.

Nell'elaborazione della relazione la Commissione è assistita dal comitato di cui al paragrafo 2.

▼M1*Articolo 19***Progetti specifici**

Nell'allegato III figurano, a titolo indicativo, i progetti, individuati dagli allegati I e II e dalle altre disposizioni della presente decisione, ai quali i Consigli europei di Essen del 1994 e di Dublino del 1996 hanno attribuito particolare importanza.

▼B*Articolo 20***Trasporto multimodale e gestione del traffico**

Tra i progetti di interesse comune riportati negli allegati I e II, occorre riservare particolare attenzione, nella prospettiva del completamento della rete, a quelli riguardanti il trasporto multimodale e le nuove tecnologie di gestione del traffico.

*Articolo 21***Revisione degli orientamenti**

1. Ogni cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente decisione e per la prima volta anteriormente al 1º luglio 1999, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che specifica se gli orientamenti debbono essere adeguati allo sviluppo dell'economia e all'evoluzione delle tecnologie nel settore dei trasporti, in particolare per quanto concerne i trasporti ferroviari.

Nell'elaborazione della relazione la Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 18.

2. In seguito alla relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione presenta, se del caso, le opportune proposte.

*Articolo 22***Abrogazione**

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

Articolo 23

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

Articolo 24

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

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

▼B*ALLEGATO I***SCHEMI DELLE RETI ILLUSTRATI CON CARTE (*)****▼A1***Sezione 2: Rete stradale*

- 2.0 Europa
- 2.1 Belgio
- 2.2 Repubblica ceca
- 2.3 Danimarca
- 2.4 Germania
- 2.5 Estonia
- 2.6 Grecia
- 2.7 Spagna
- 2.8 Francia
- 2.9 Irlanda
- 2.10 Italia
- 2.11 Cipro
- 2.12 Lettonia
- 2.13 Lituania
- 2.14 Lussemburgo
- 2.15 Ungheria
- 2.16 Malta
- 2.17 Paesi Bassi
- 2.18 Austria
- 2.19 Polonia
- 2.20 Portogallo
- 2.21 Slovenia
- 2.22 Slovacchia
- 2.23 Finlandia
- 2.24 Svezia
- 2.25 Regno Unito

Sezione 3: Rete ferroviaria

- 3.0 Europa
- 3.1 Belgio
- 3.2 Repubblica ceca
- 3.3 Danimarca
- 3.4 Germania
- 3.5 Estonia
- 3.6 Grecia
- 3.7 Spagna
- 3.8 Francia
- 3.9 Irlanda
- 3.10 Italia
- 3.11 Lettonia
- 3.12 Lituania
- 3.13 Lussemburgo
- 3.14 Ungheria
- 3.15 Paesi Bassi
- 3.16 Austria

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

▼A1

- 3.17 Polonia
- 3.18 Portogallo
- 3.19 Slovenia
- 3.20 Slovacchia
- 3.21 Finlandia
- 3.22 Svezia
- 3.23 Regno Unito

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

- 4.0 Europa
- 4.1 A.

 - B.

- 4.2
- 4.3
- 4.4
- 4.5
- 4.6 Repubblica ceca
- 4.7 Lituania
- 4.8 Ungheria
- 4.9 Polonia
- 4.10 Slovacchia

Sezione 5: Porti marittimi — Categoria A

- 5.0 Europa
- 5.1 Mar Baltico
- 5.2 Mare del Nord
- 5.3 Oceano Atlantico
- 5.4 Mar Mediterraneo — parte occidentale
- 5.5 Mar Mediterraneo — parte orientale
- 5.6 Cipro
- 5.7 Malta

Sezione 6: Aeroporti

- 6.0 Europa
- 6.1 Belgio/Danimarca/Germania/Lussemburgo/Paesi Bassi/Austria
- 6.2 Repubblica ceca
- 6.3 Estonia
- 6.4 Grecia
- 6.5 Spagna/Portogallo
- 6.6 Francia
- 6.7 Irlanda/Regno Unito
- 6.8 Italia
- 6.9 Cipro
- 6.10 Lettonia
- 6.11 Lituania
- 6.12 Ungheria
- 6.13 Malta
- 6.14 Polonia
- 6.15 Slovenia
- 6.16 Slovacchia
- 6.17 Finlandia/Svezia

▼A1

Sezione 7: Rete di trasporto combinato

- 7.1 A. Ferrovia
 - B. Ferrovia su grande scala
- 7.2 Vie navigabili

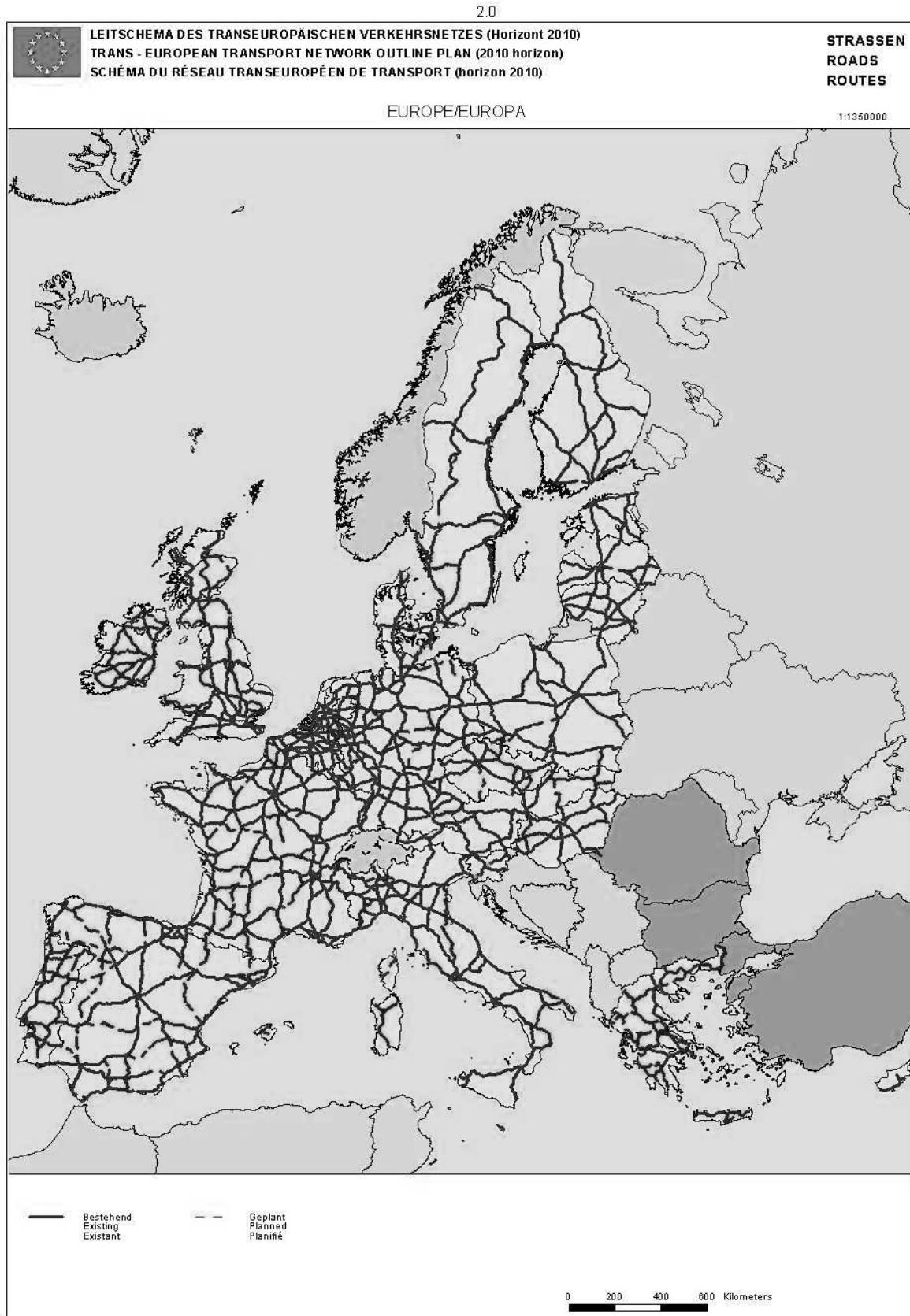
▼B

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

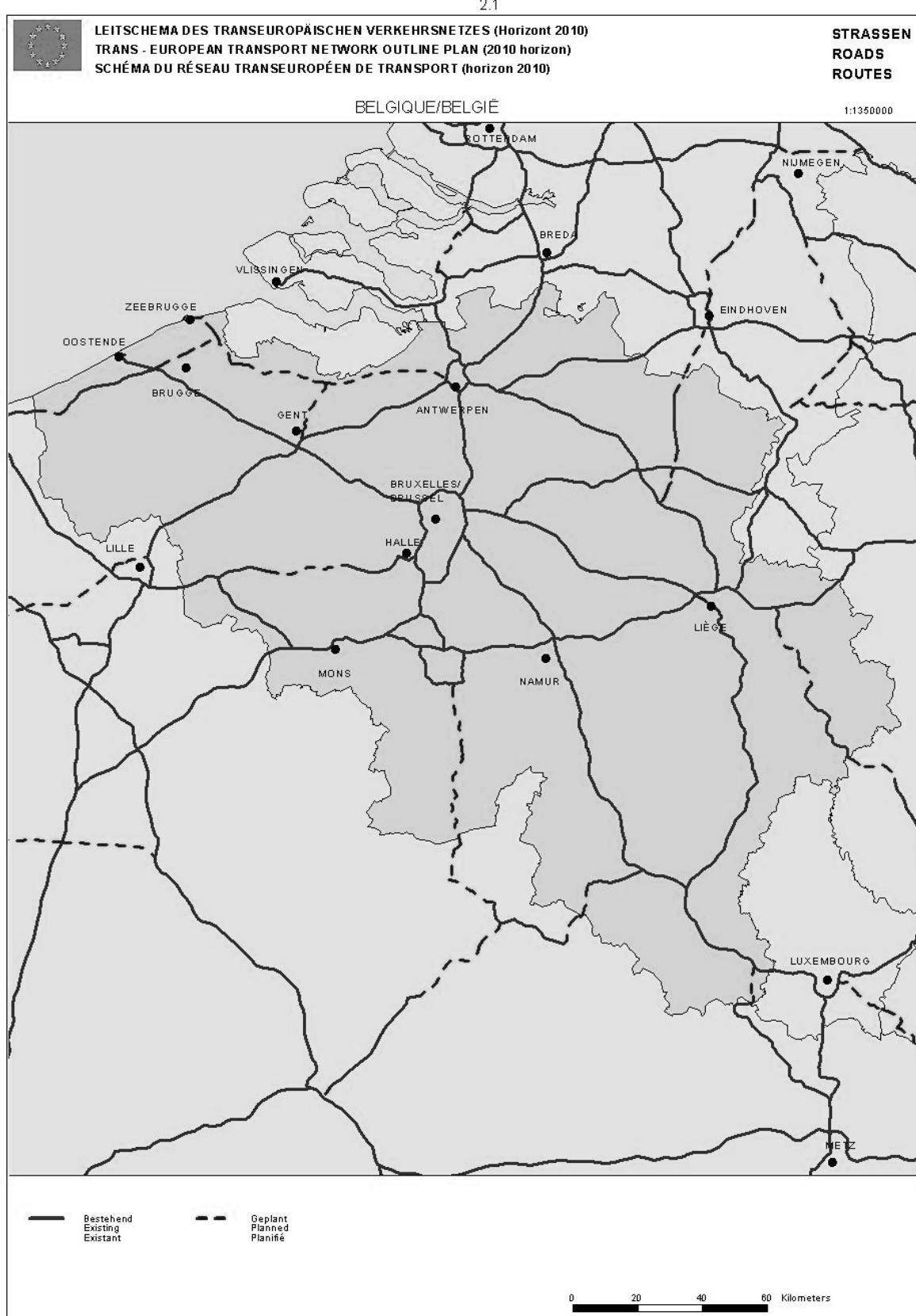
▼B

SEZIONE 2

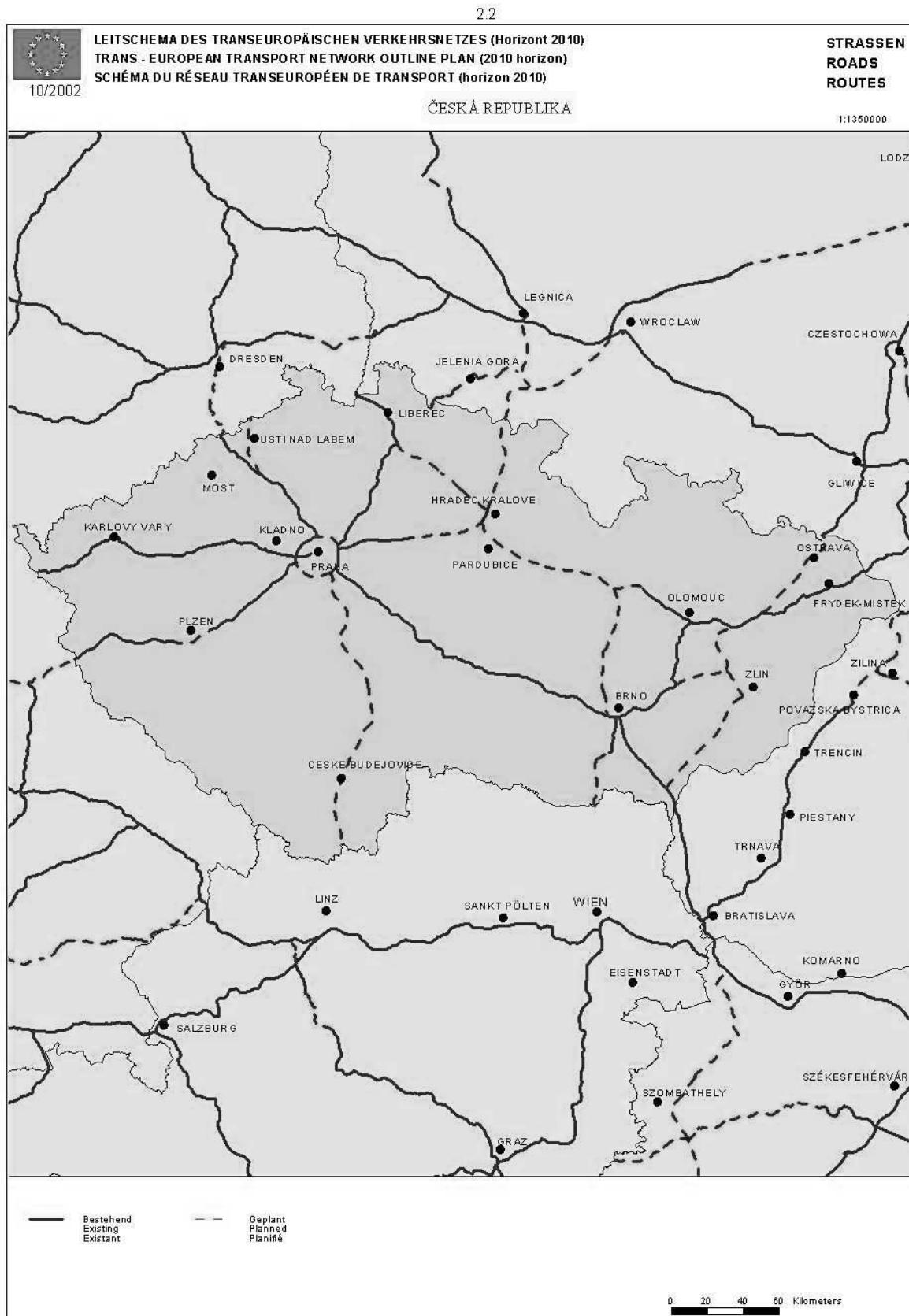
RETE STRADALE

▼A1

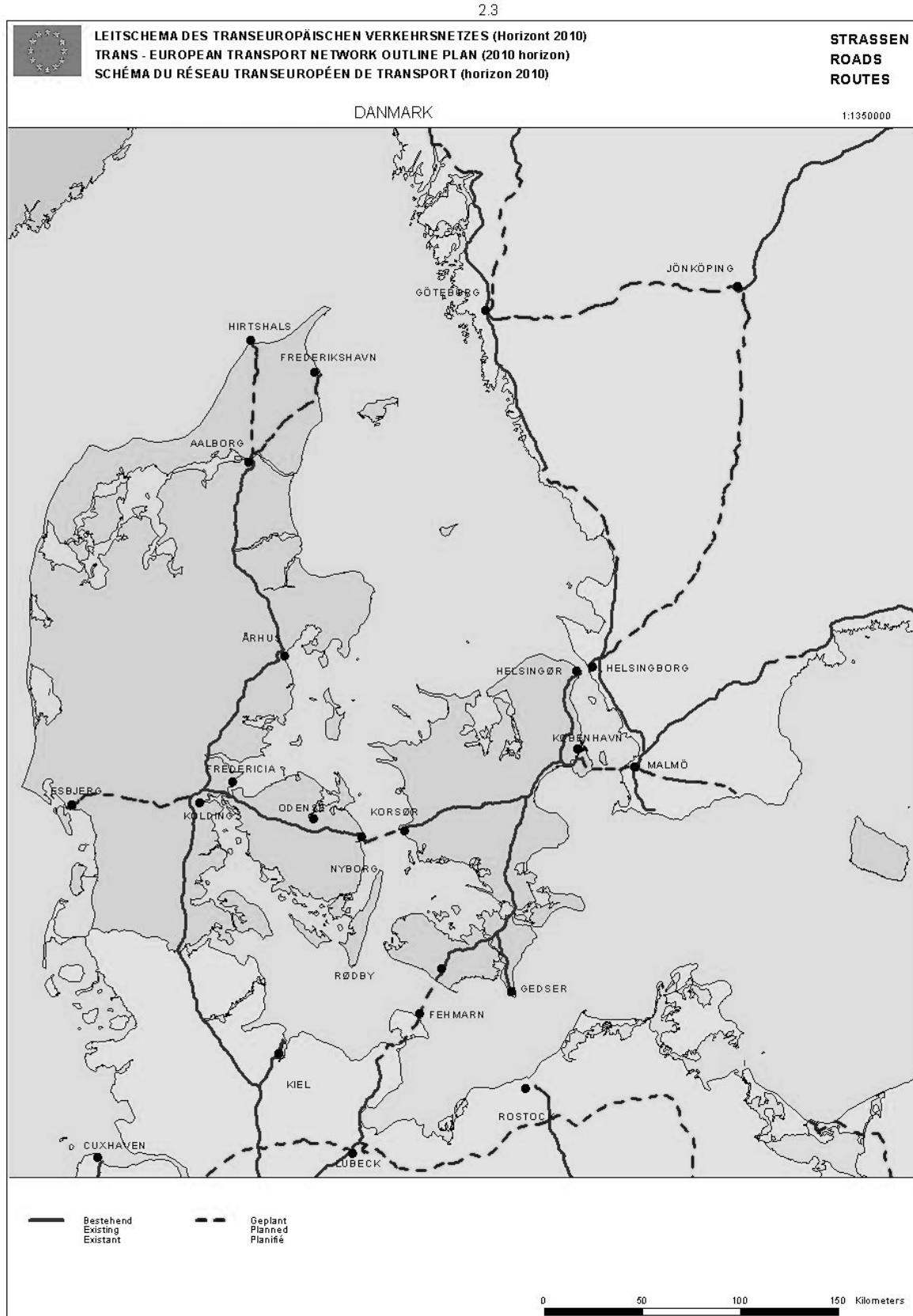
▼A1



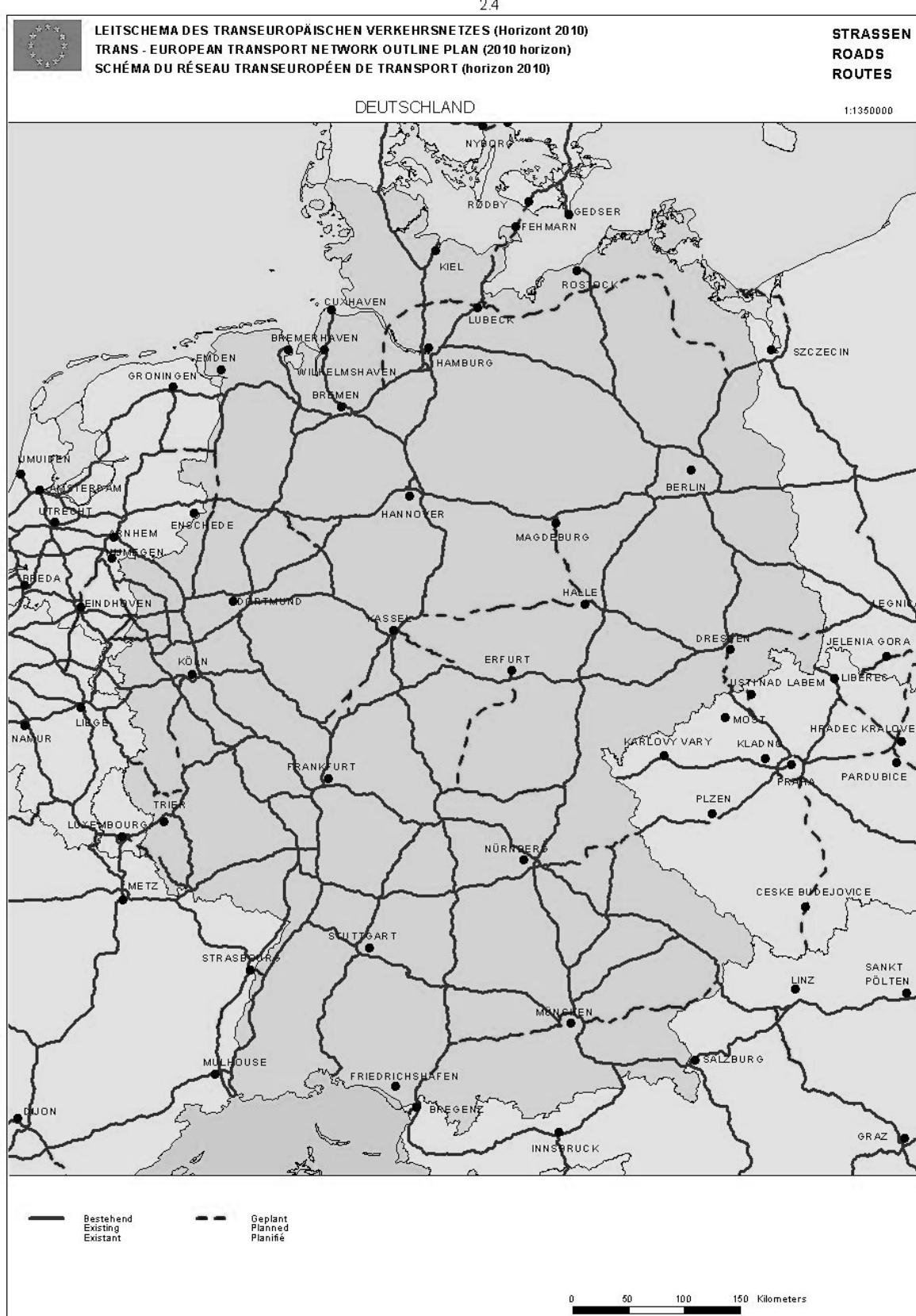
▼A1

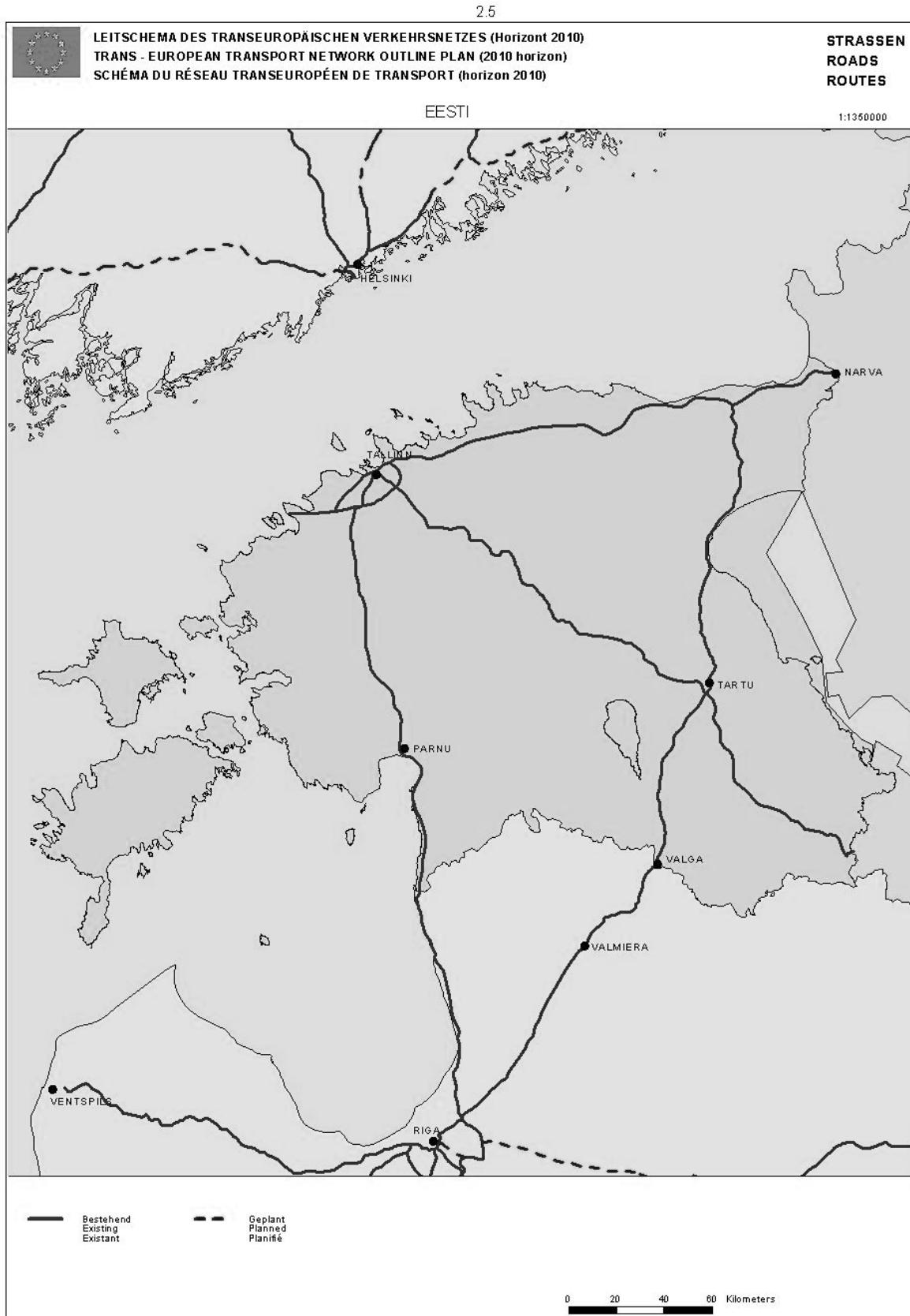


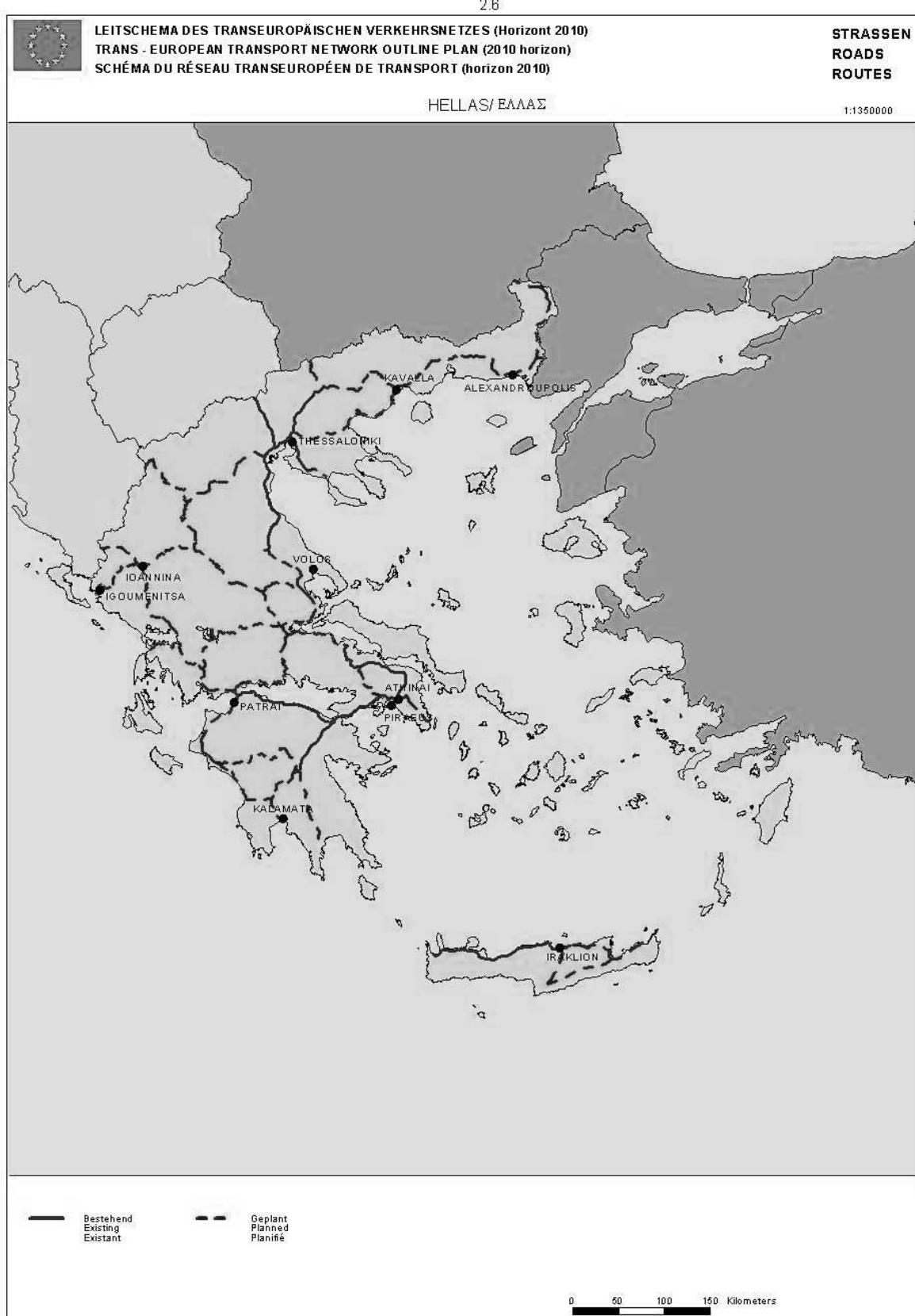
▼A1



▼A1



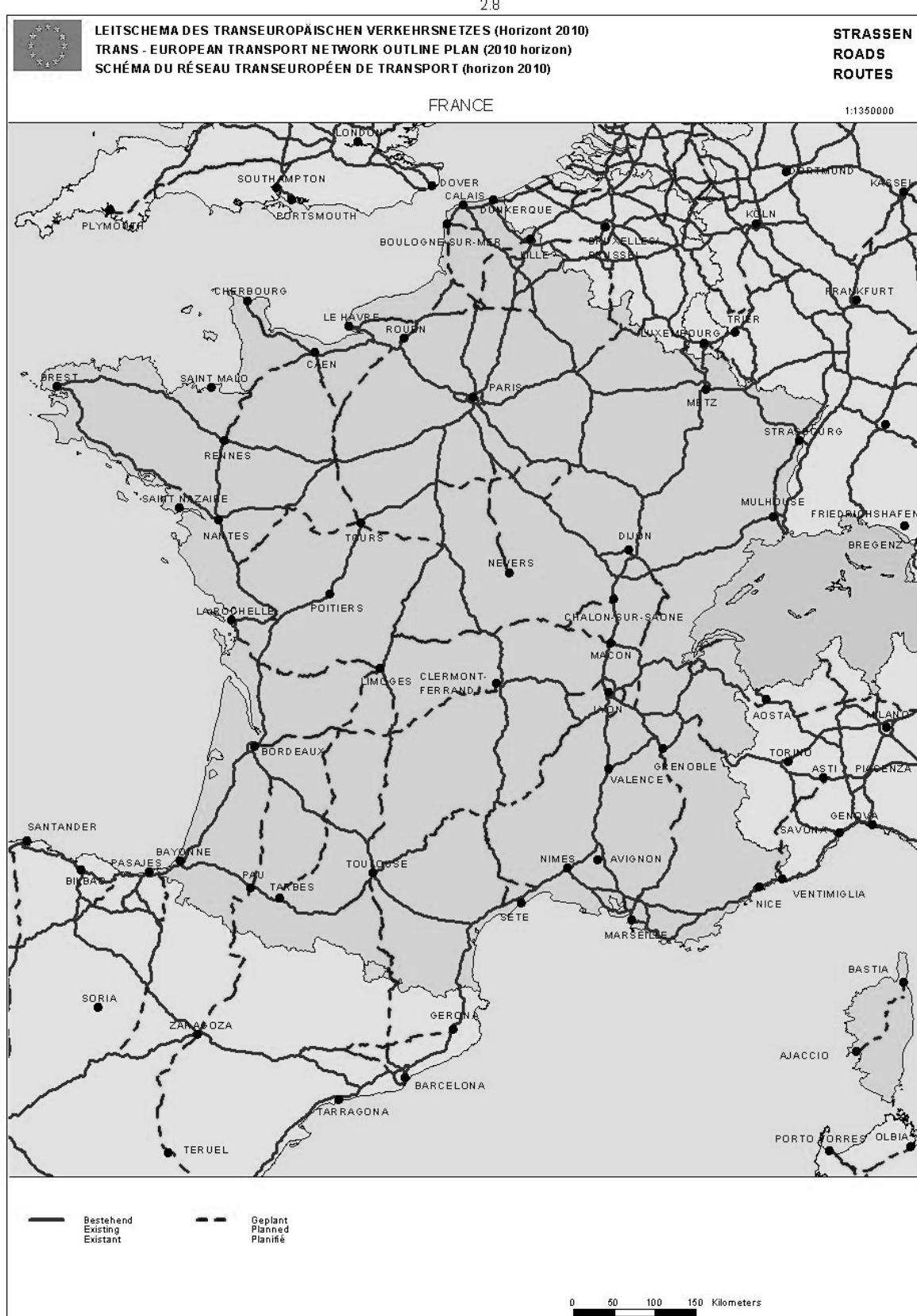
▼A1

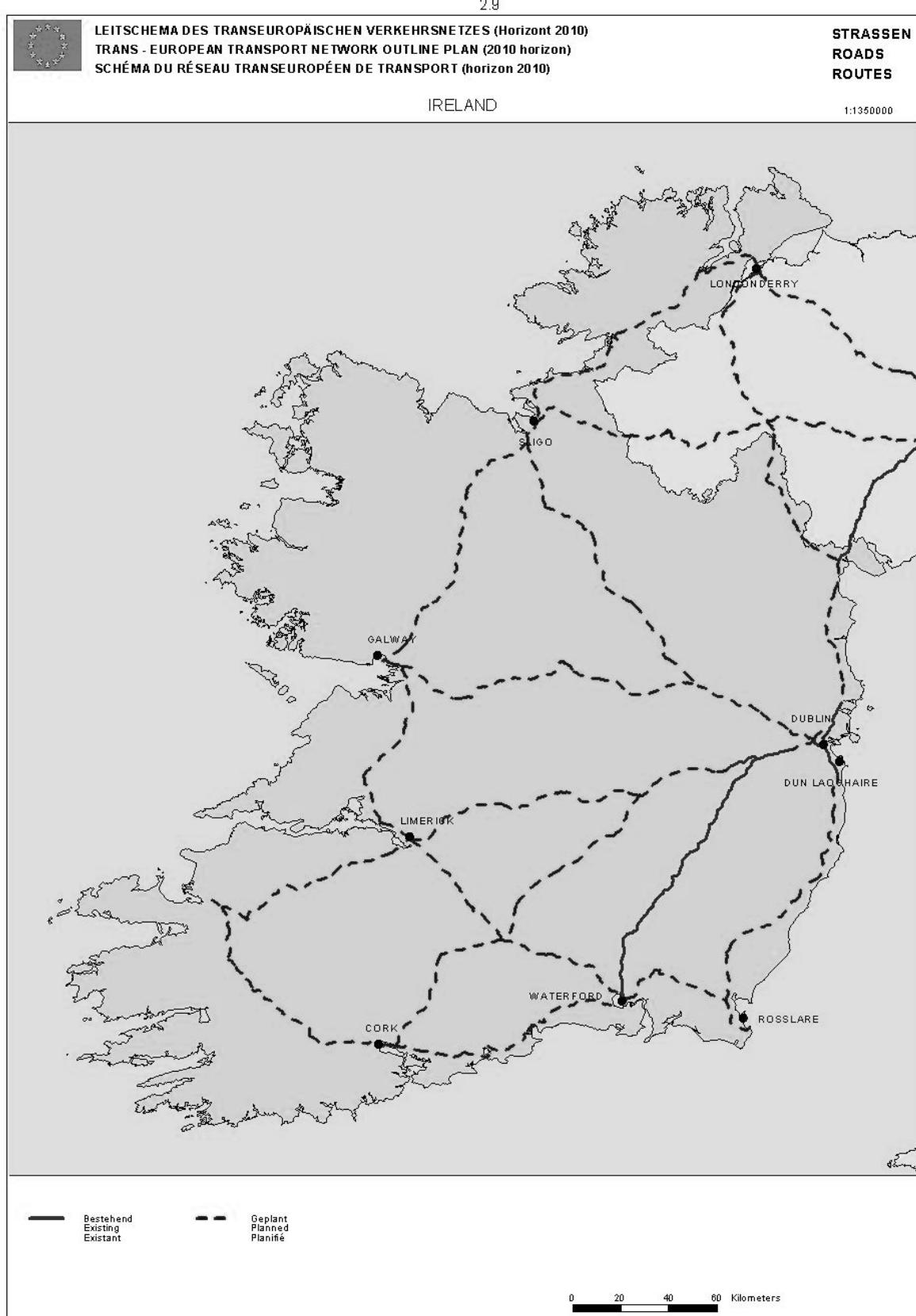
▼A1

▼A1

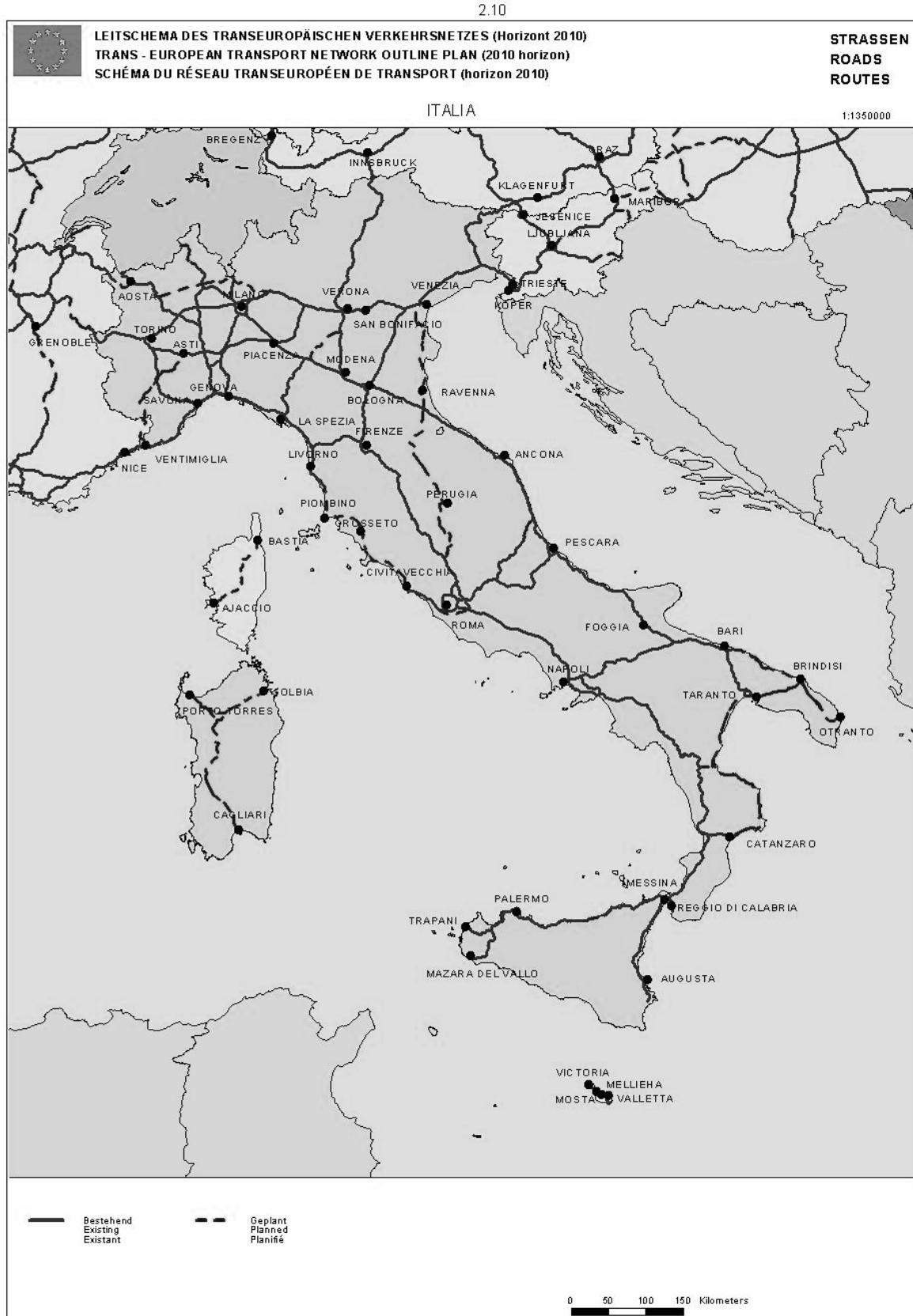


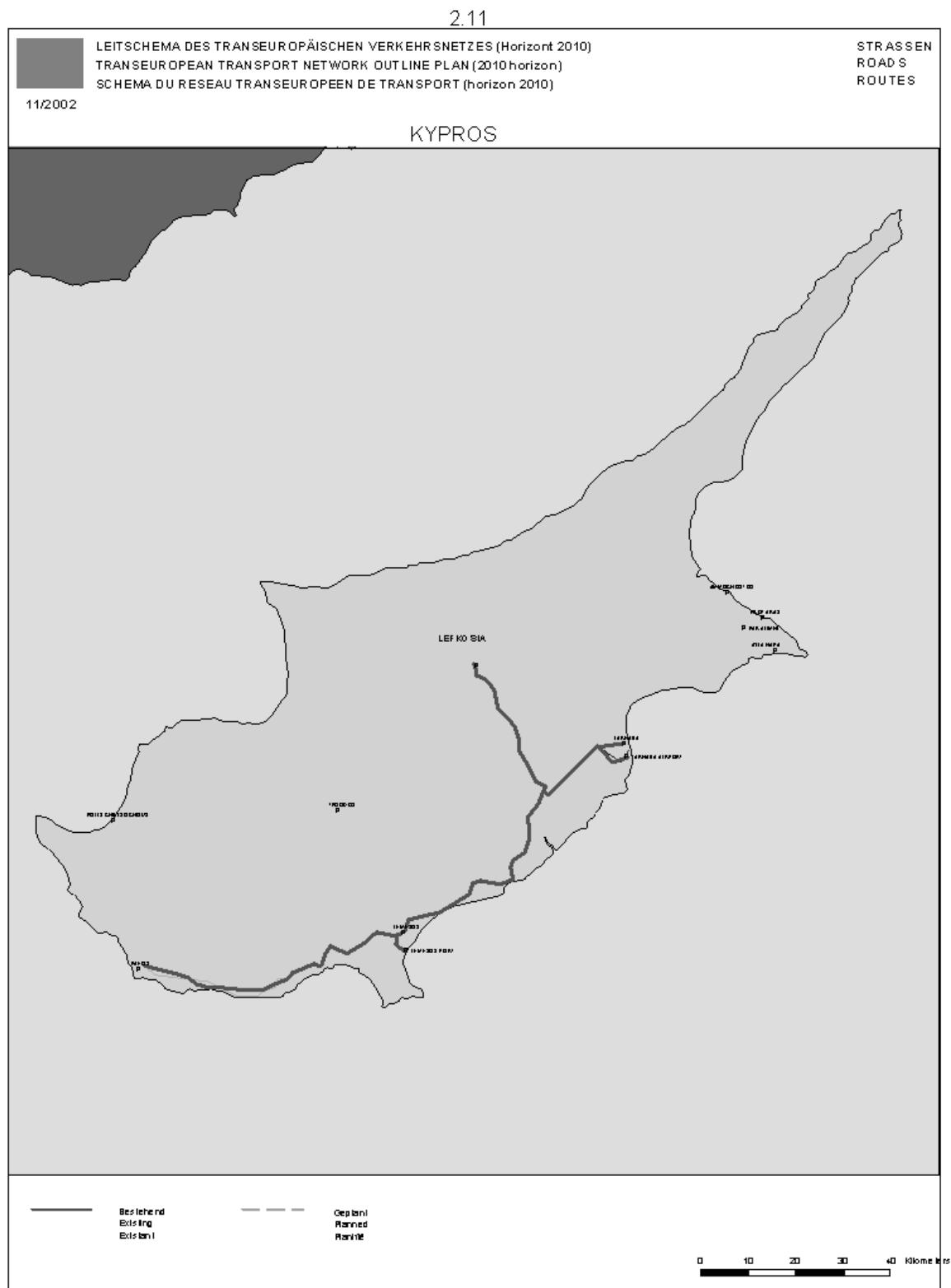
▼A1



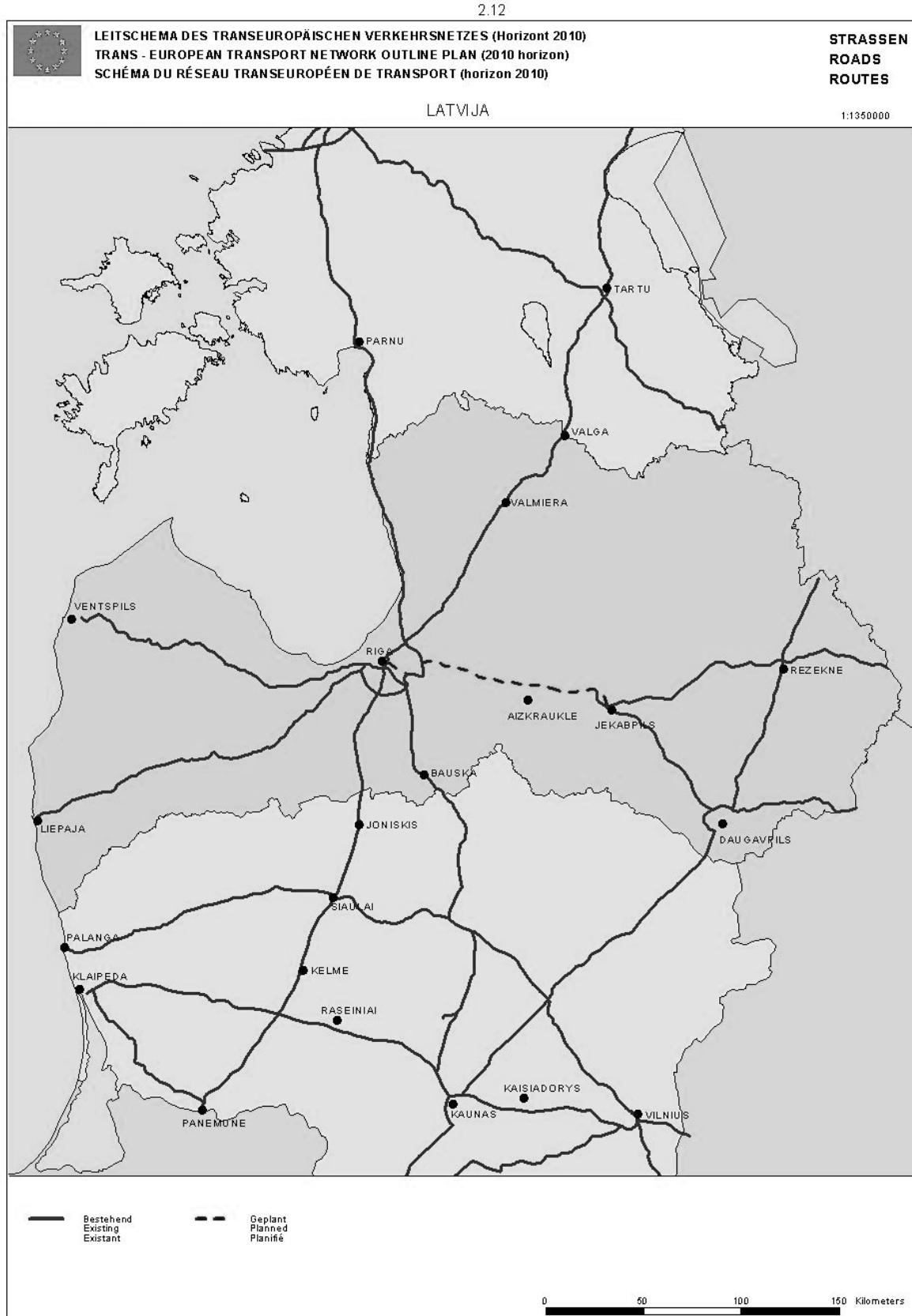
▼A1

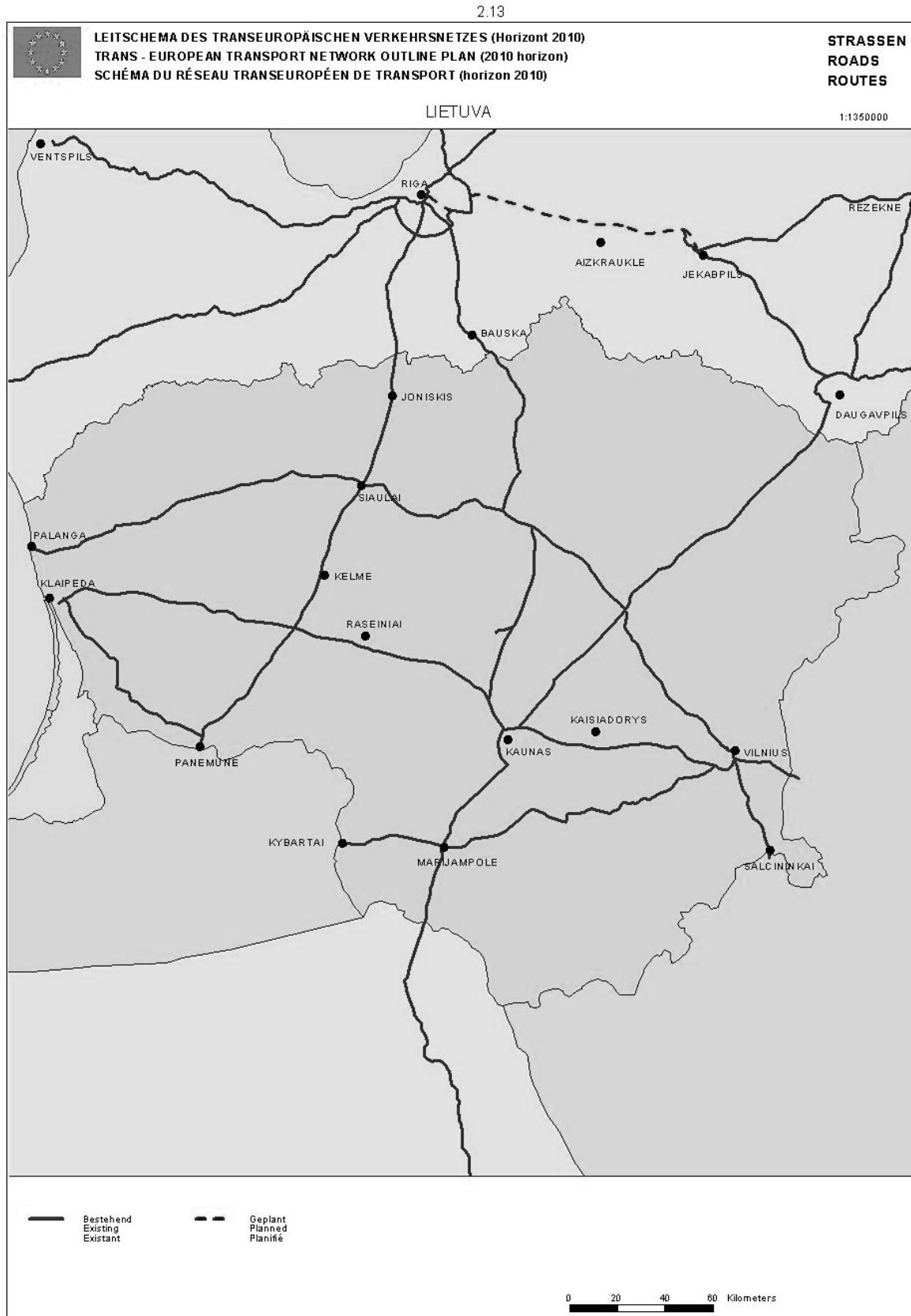
▼A1



▼A1

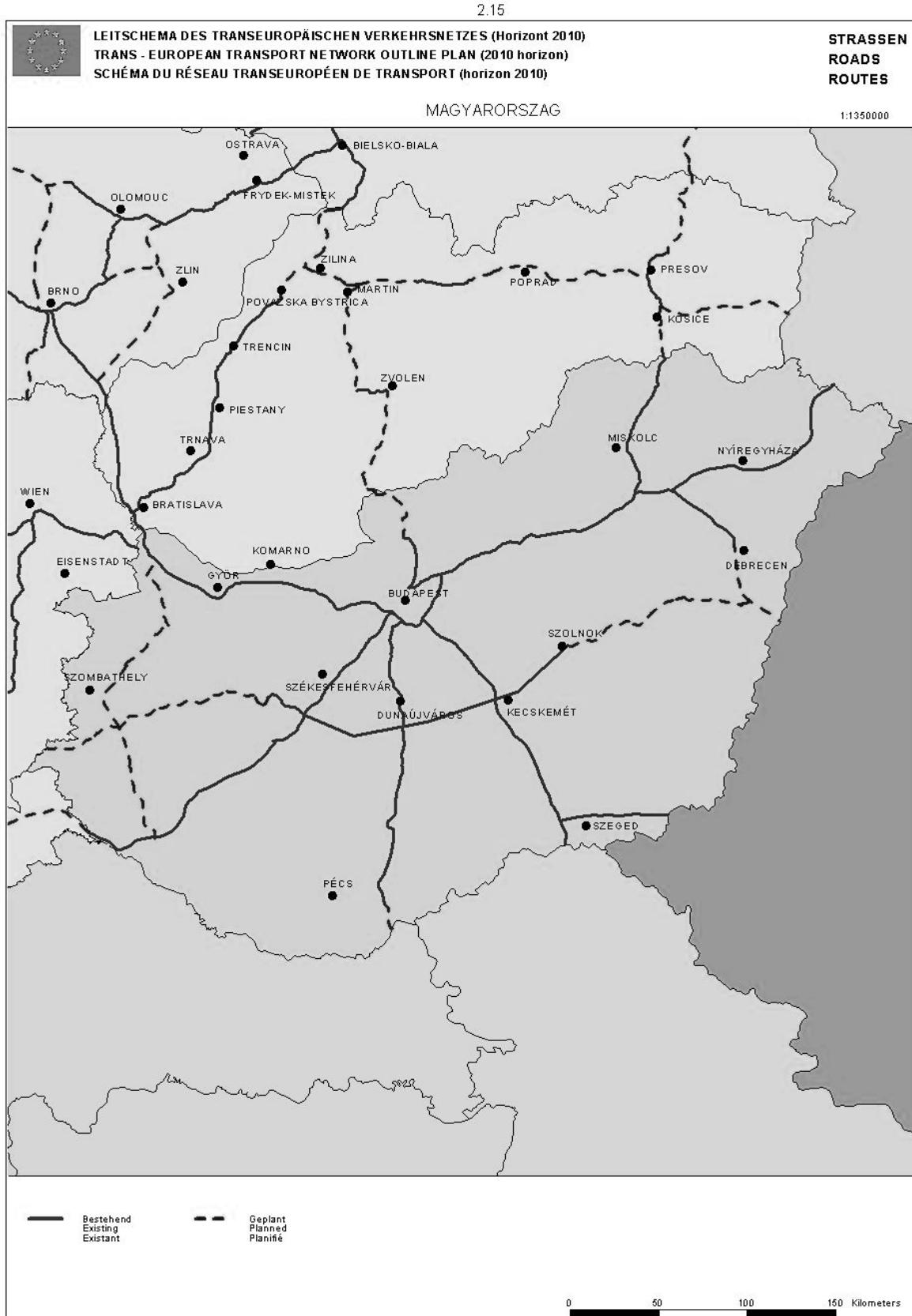
▼A1

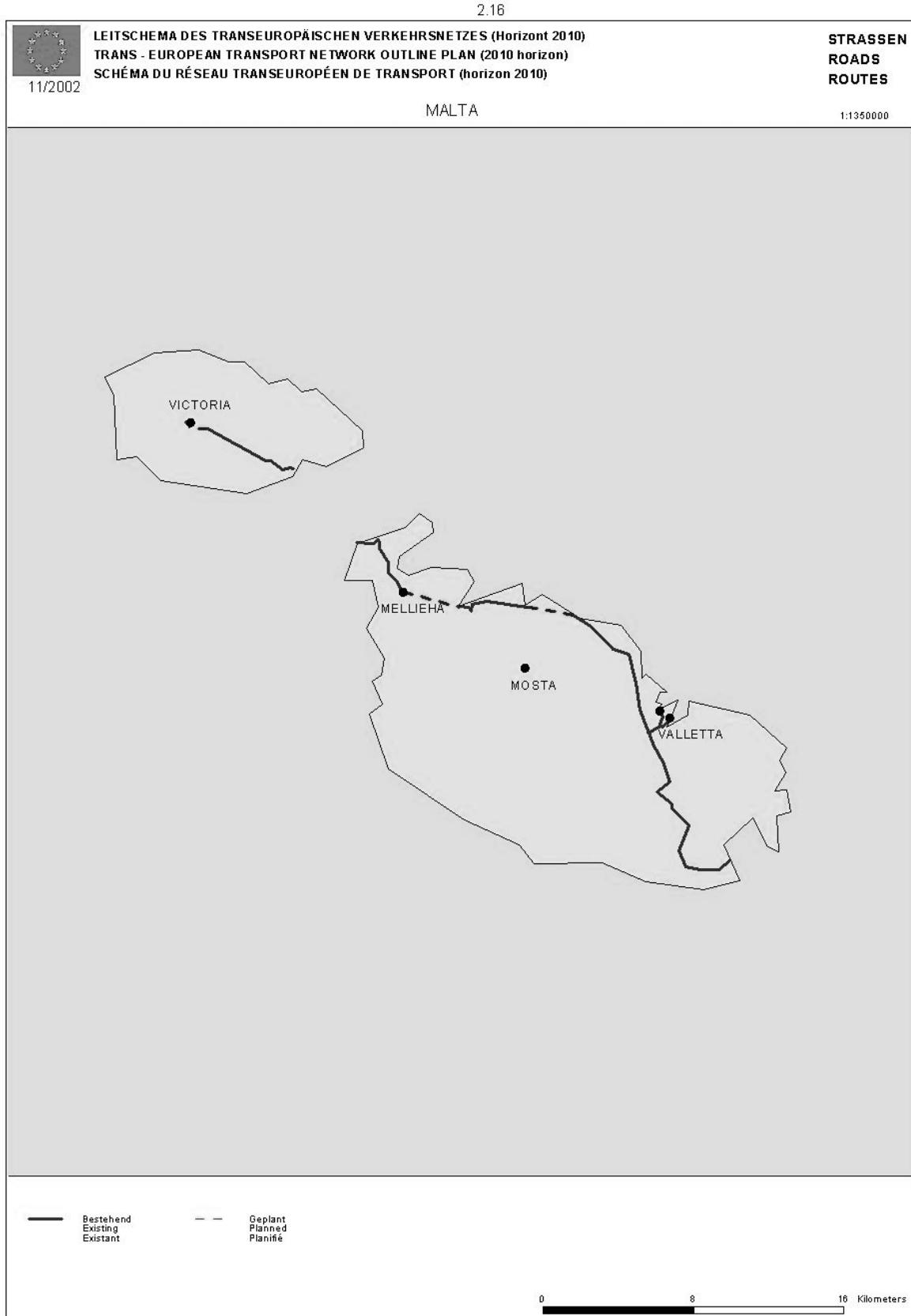


▼A1

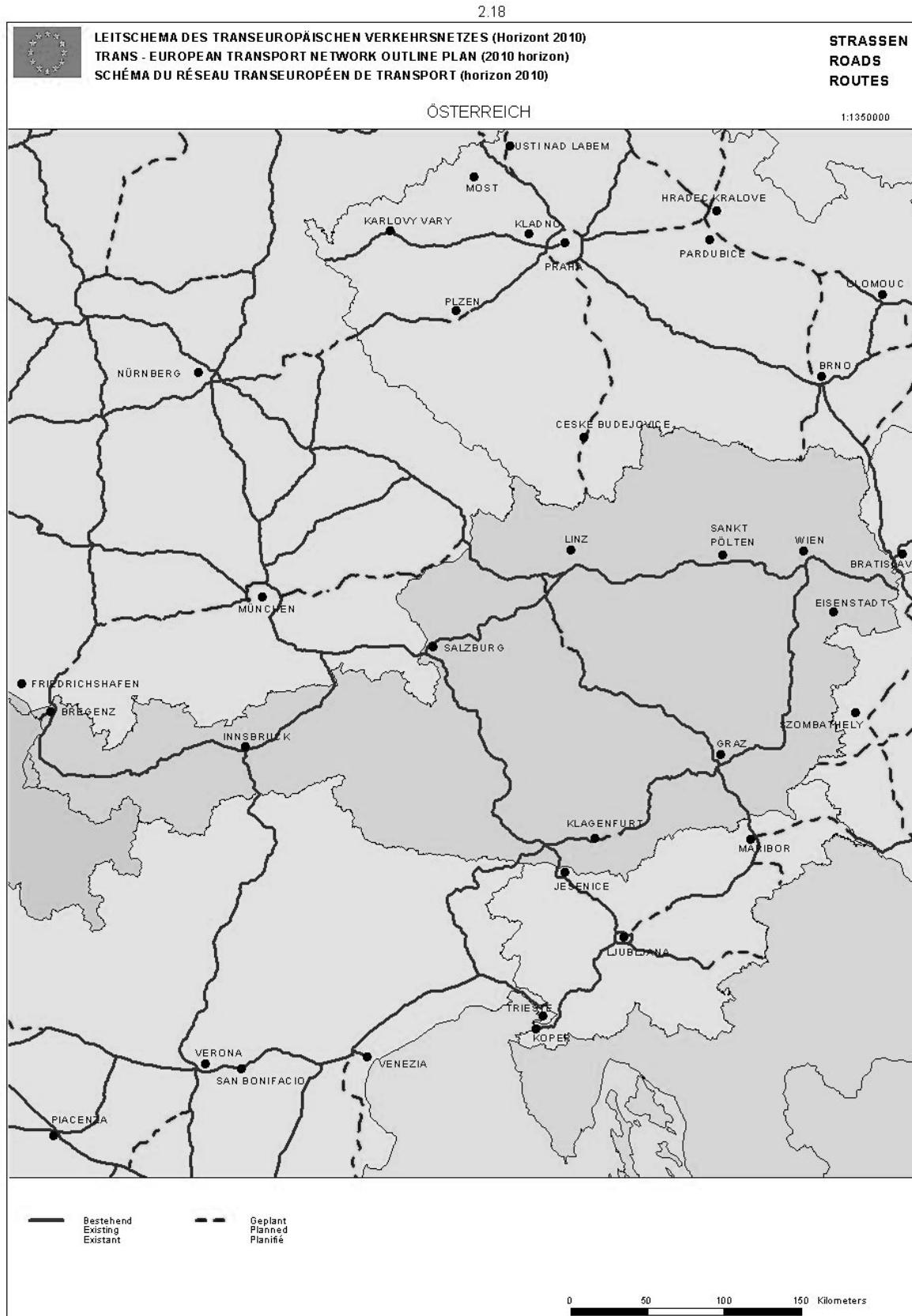
▼A1

▼A1

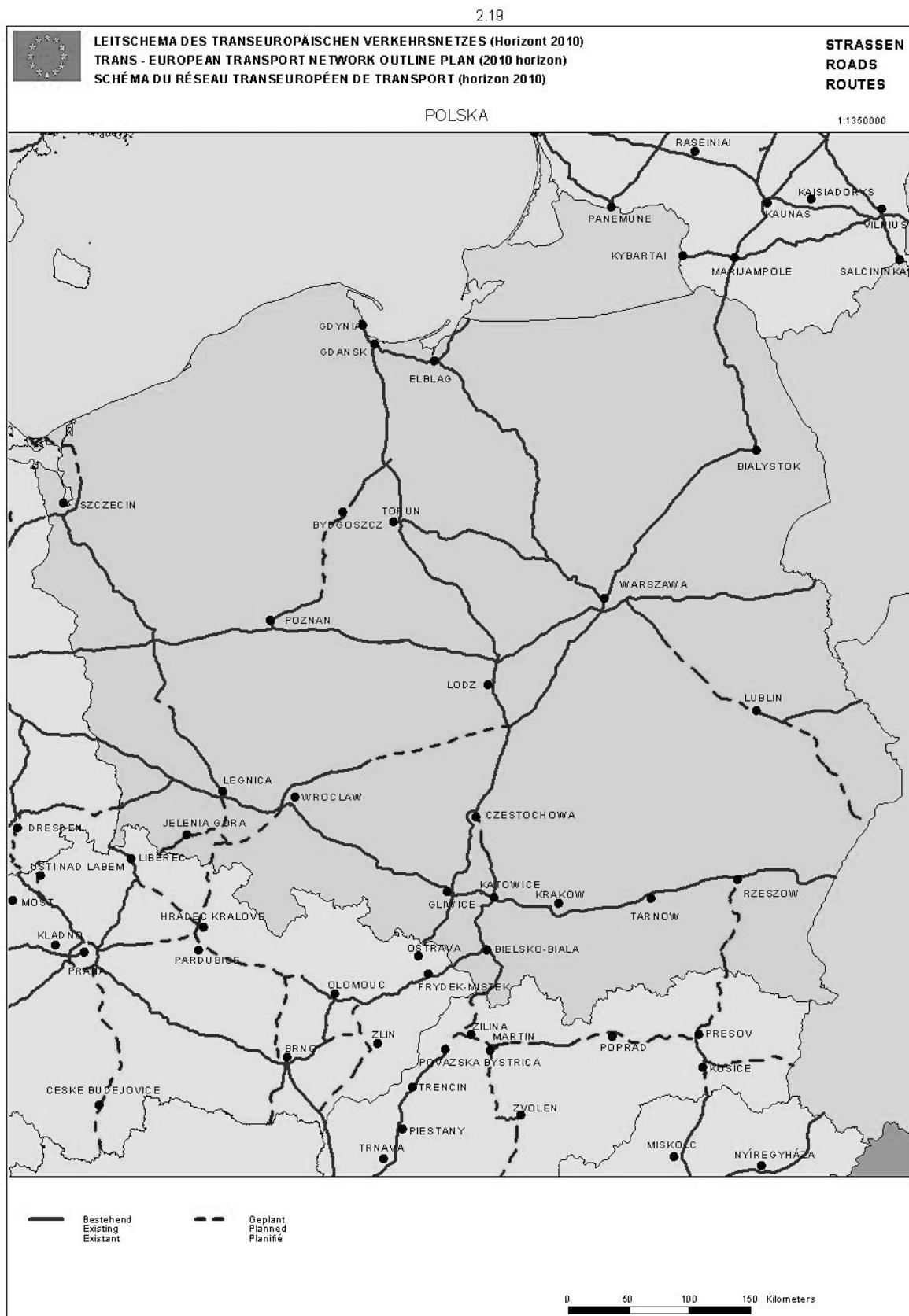


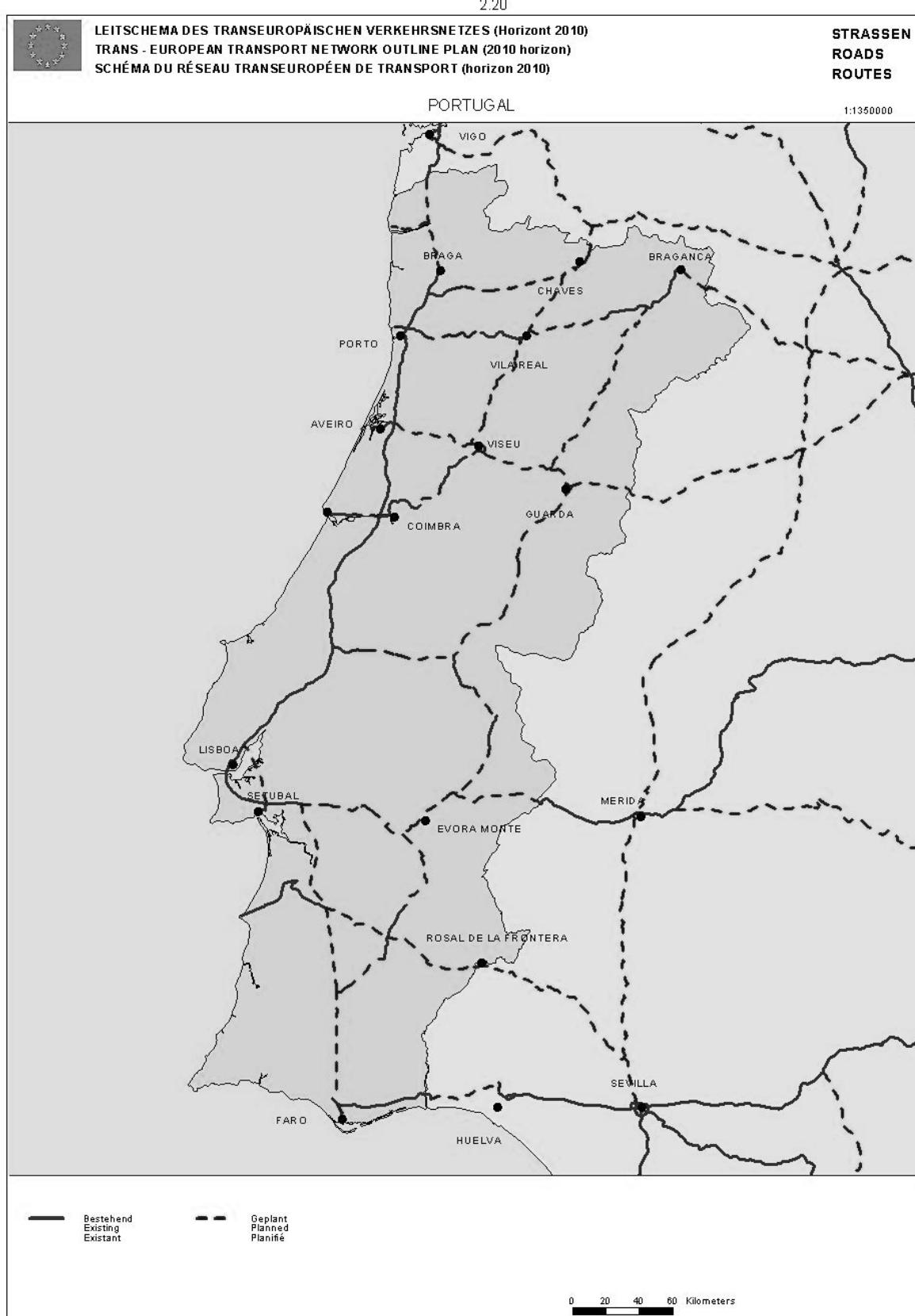
▼A1

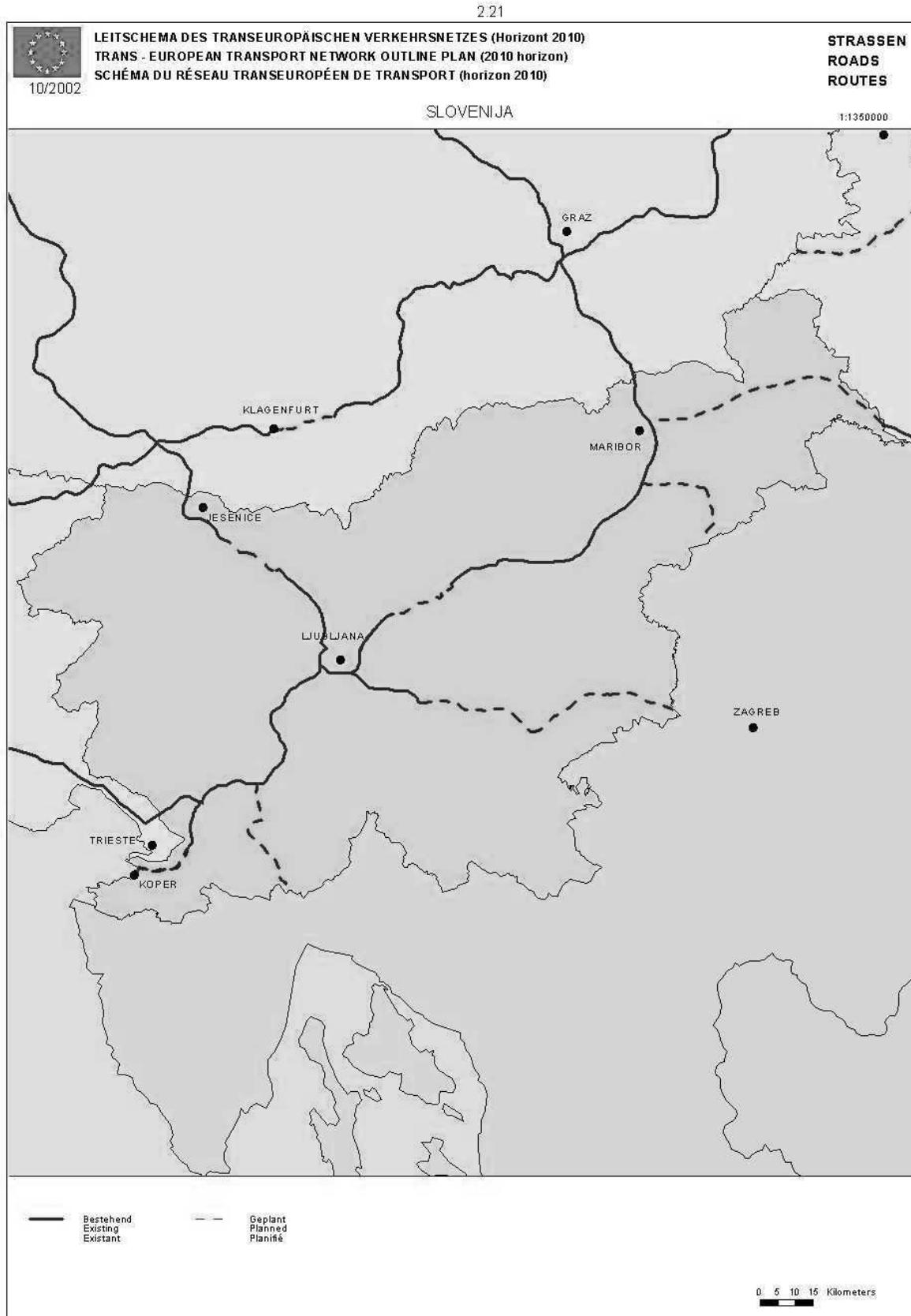
▼A1

▼A1

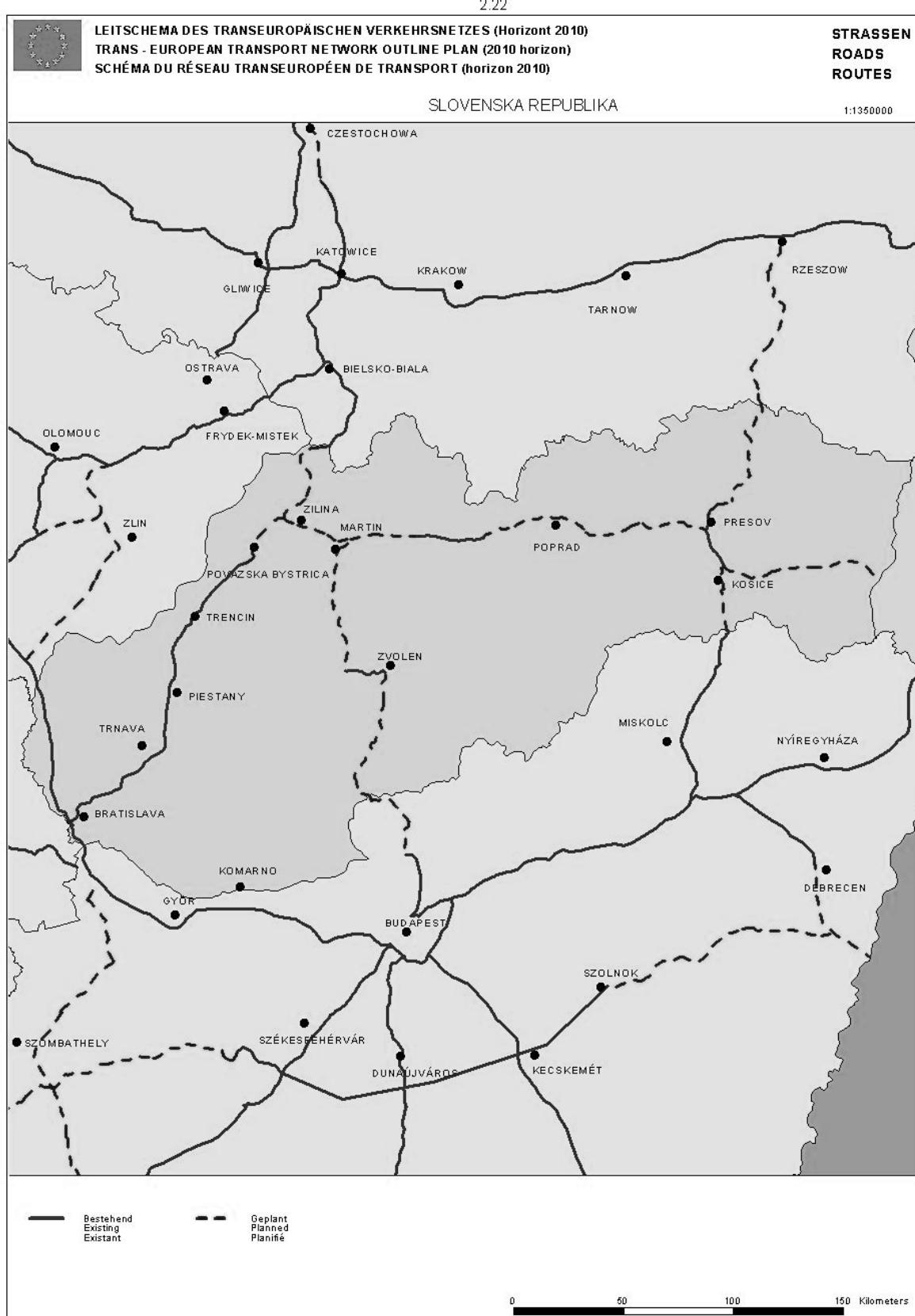
▼A1



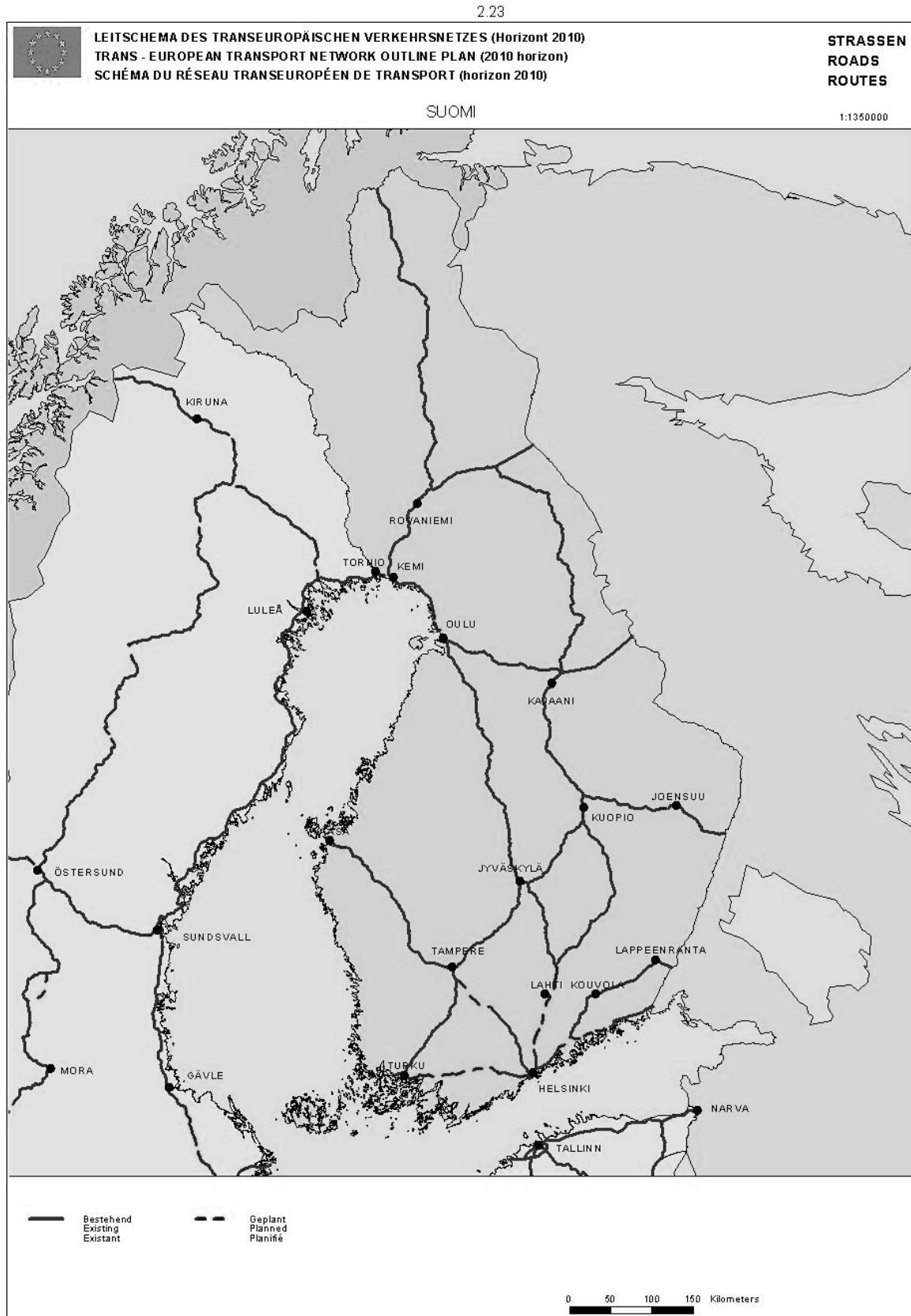
▼A1

▼A1

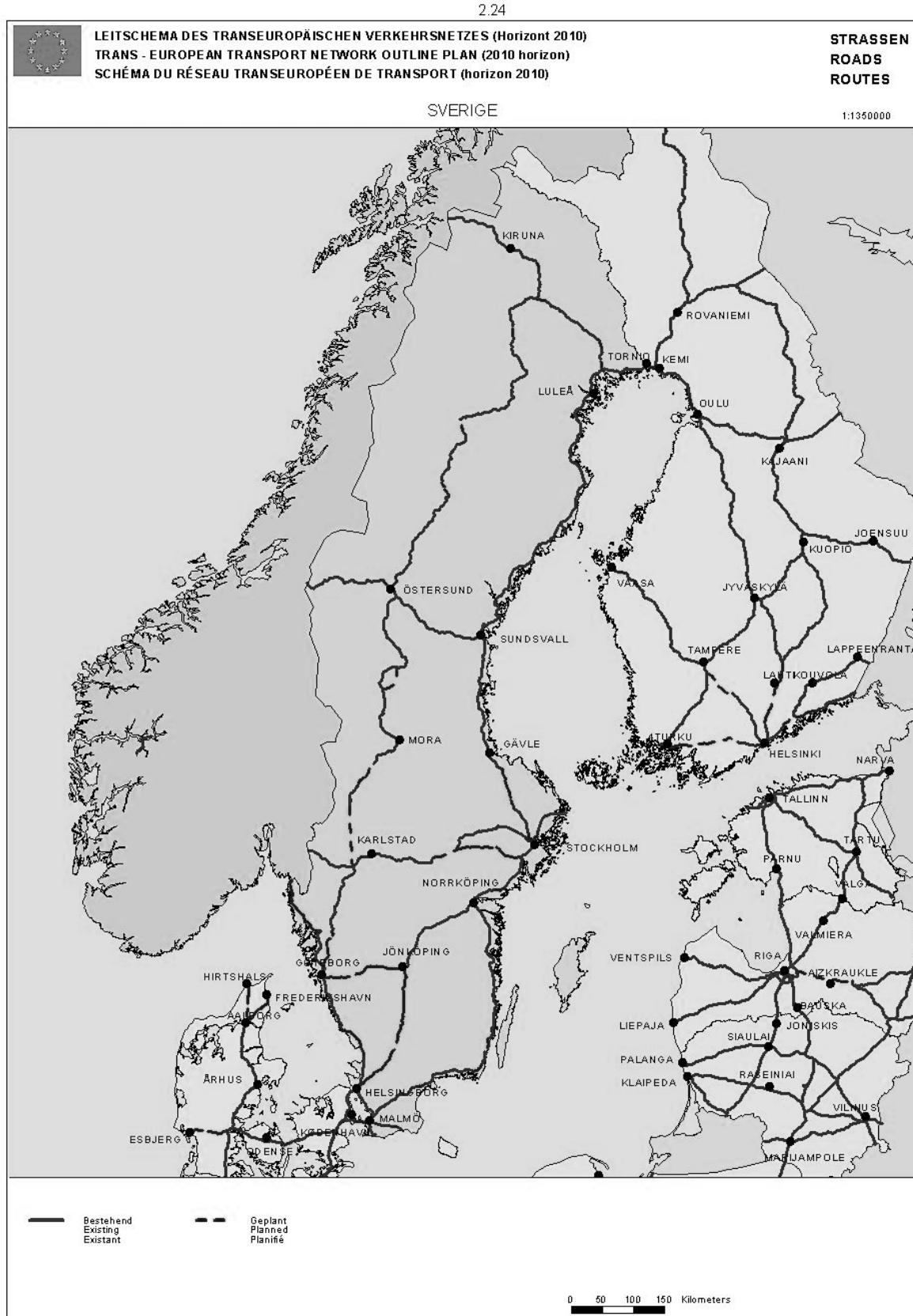
▼A1

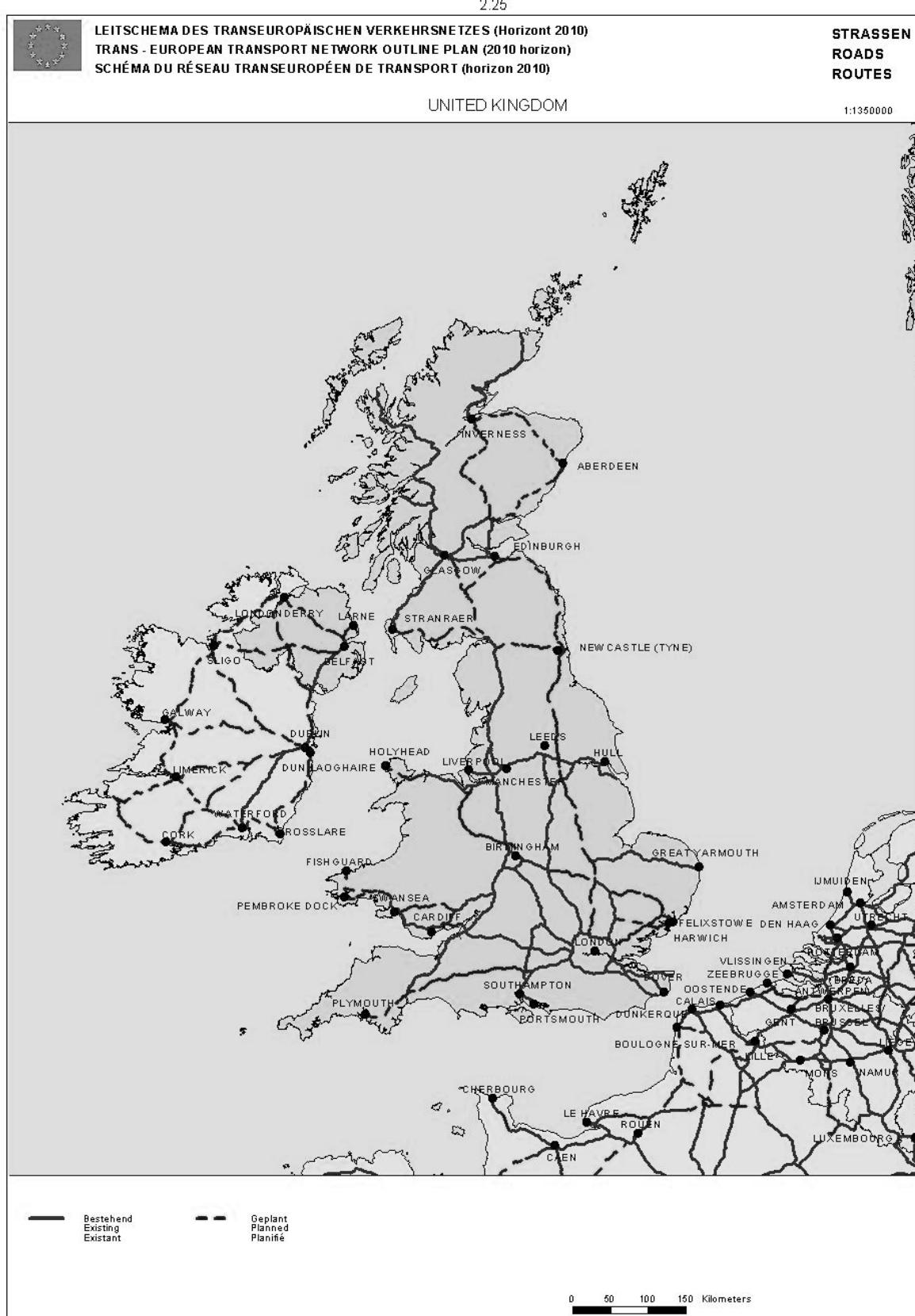


▼A1



▼A1

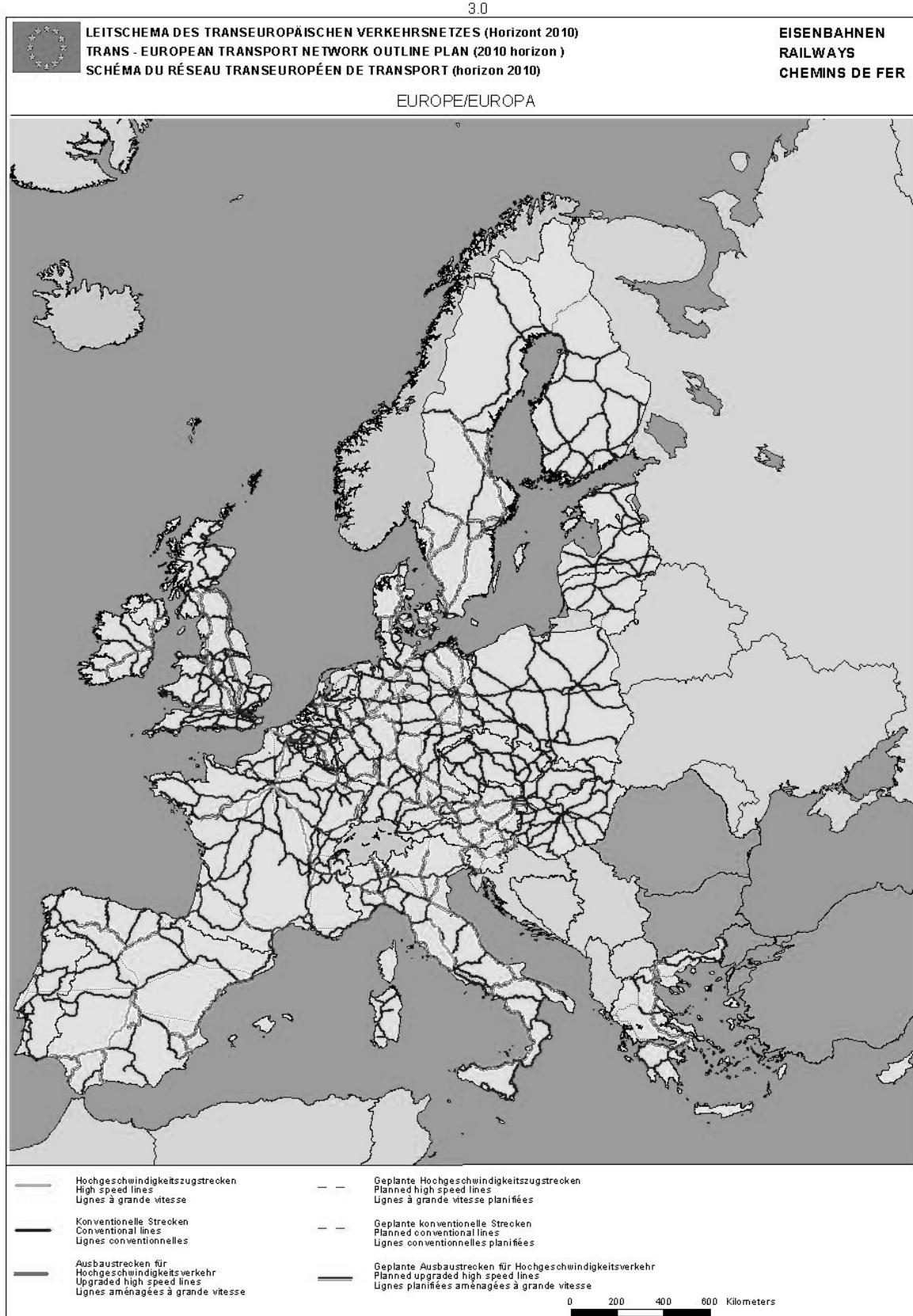


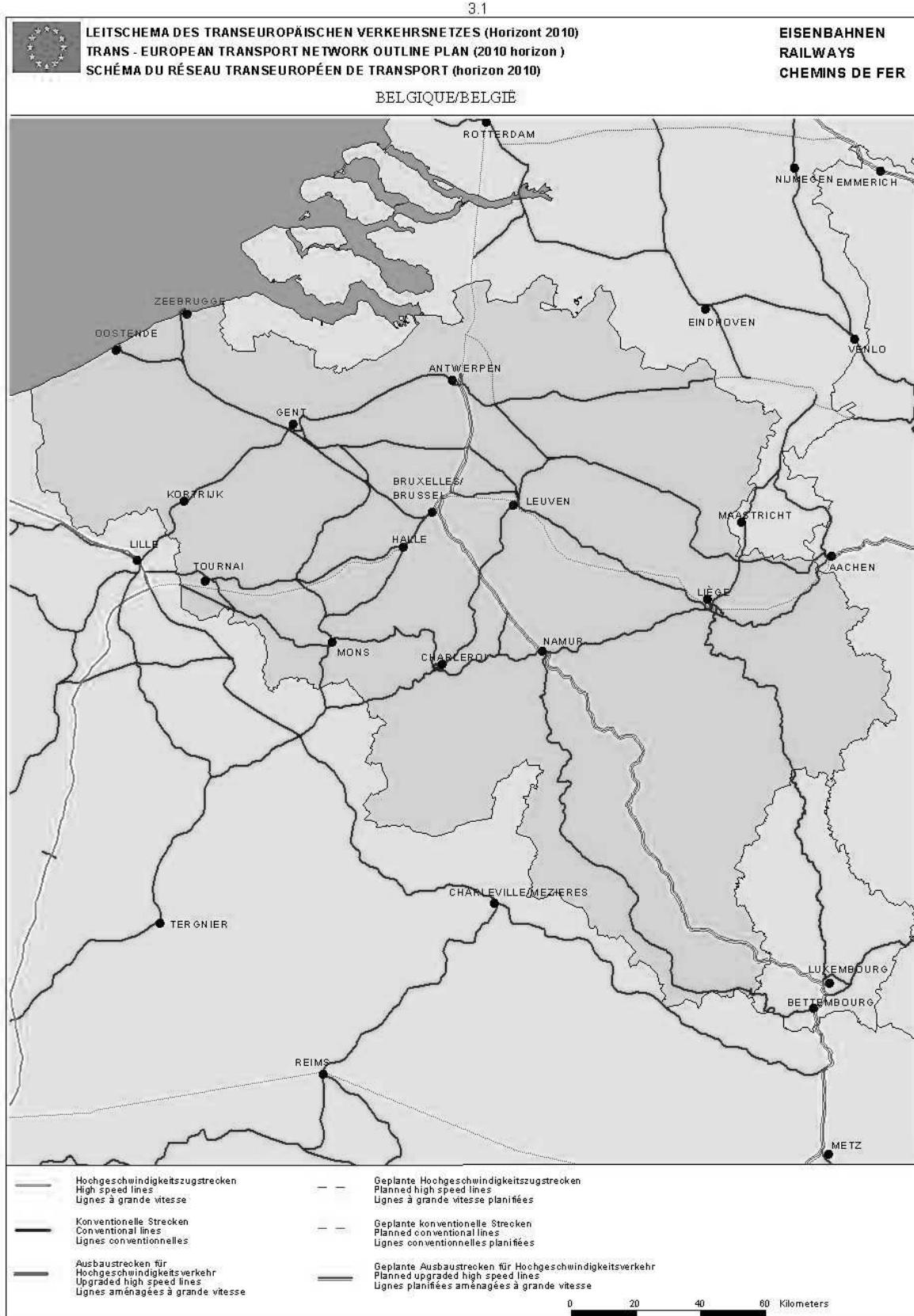
▼A1

▼B

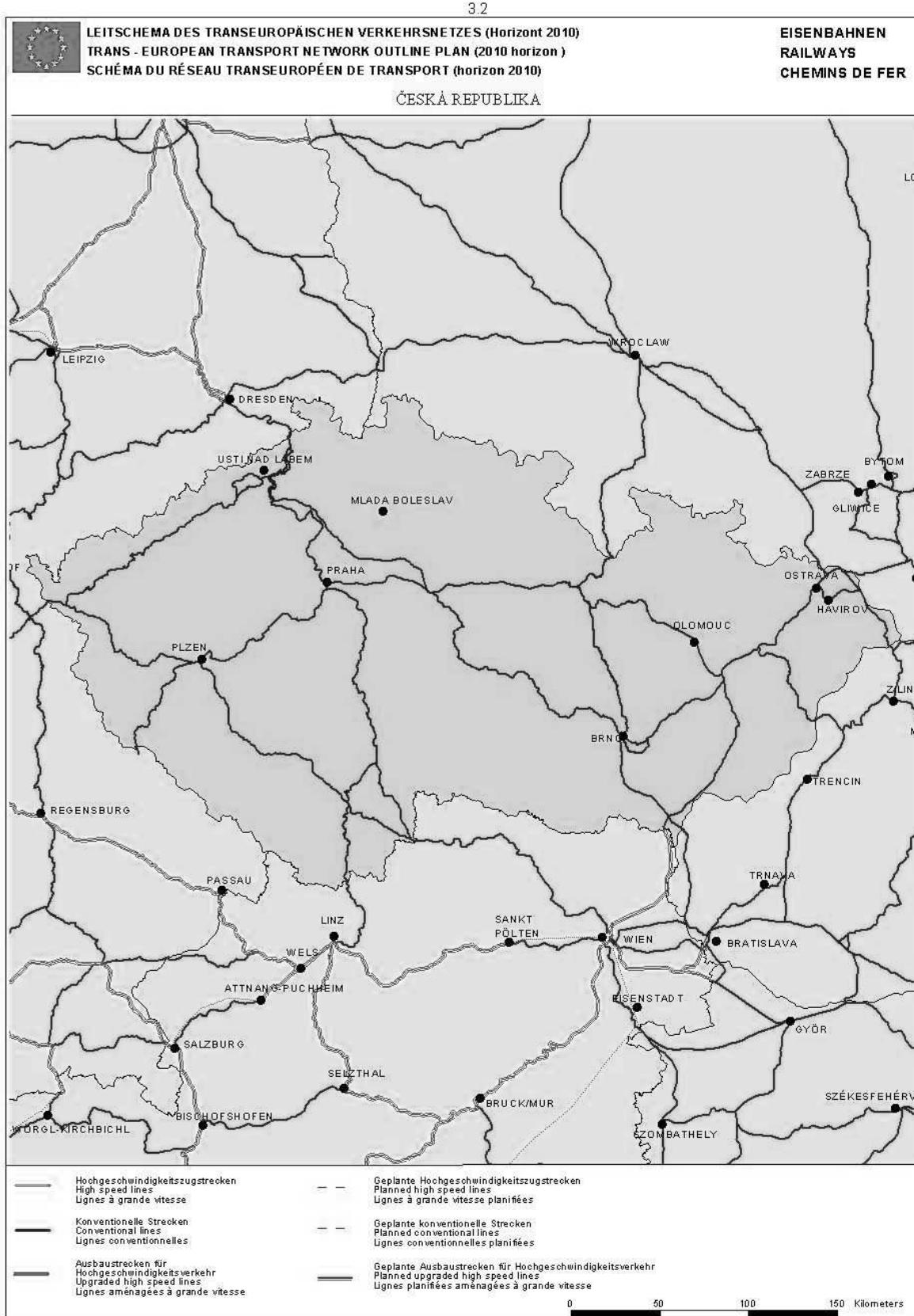
SEZIONE 3

RETE FERROVIARIA

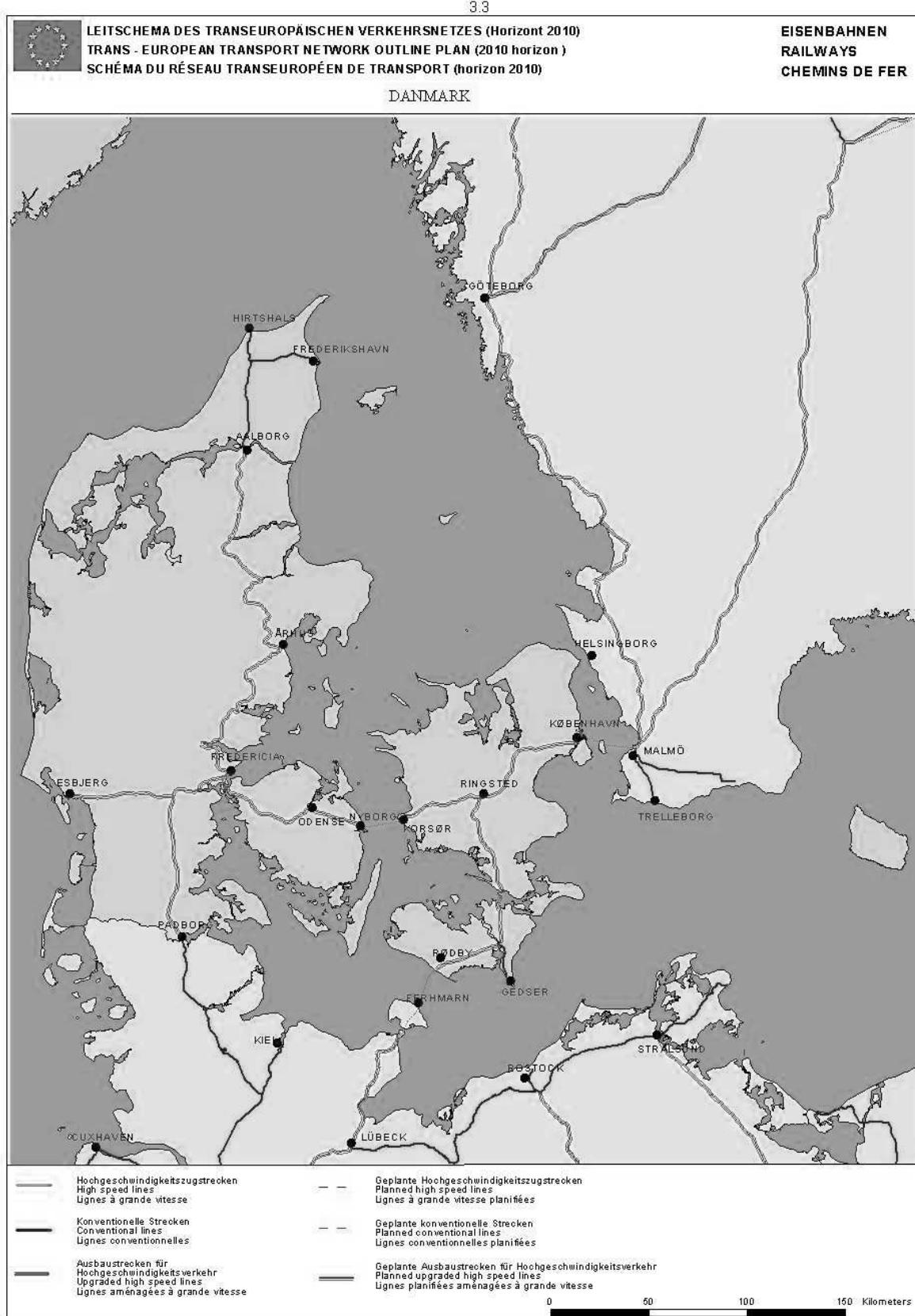
▼A1

▼A1

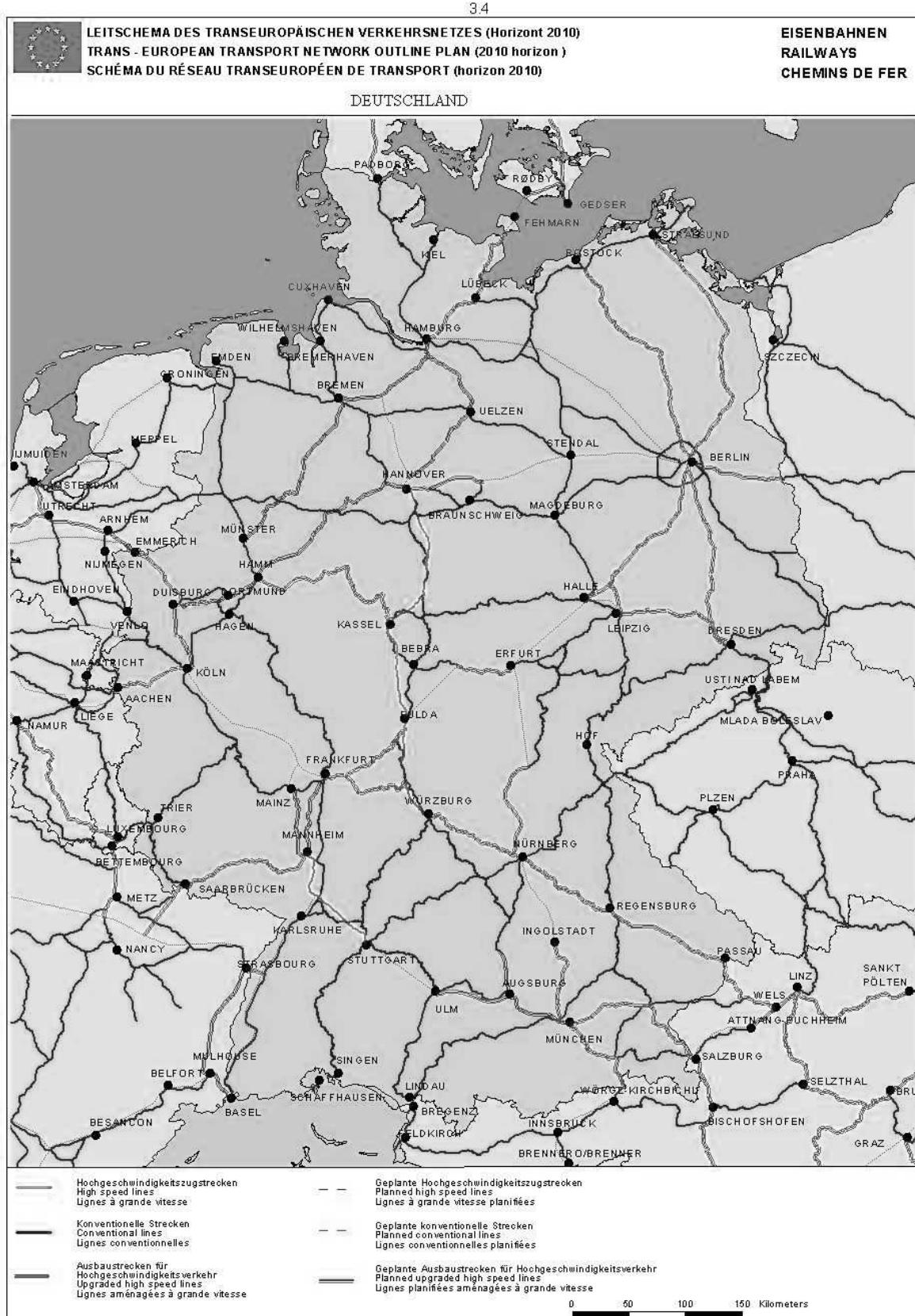
▼A1



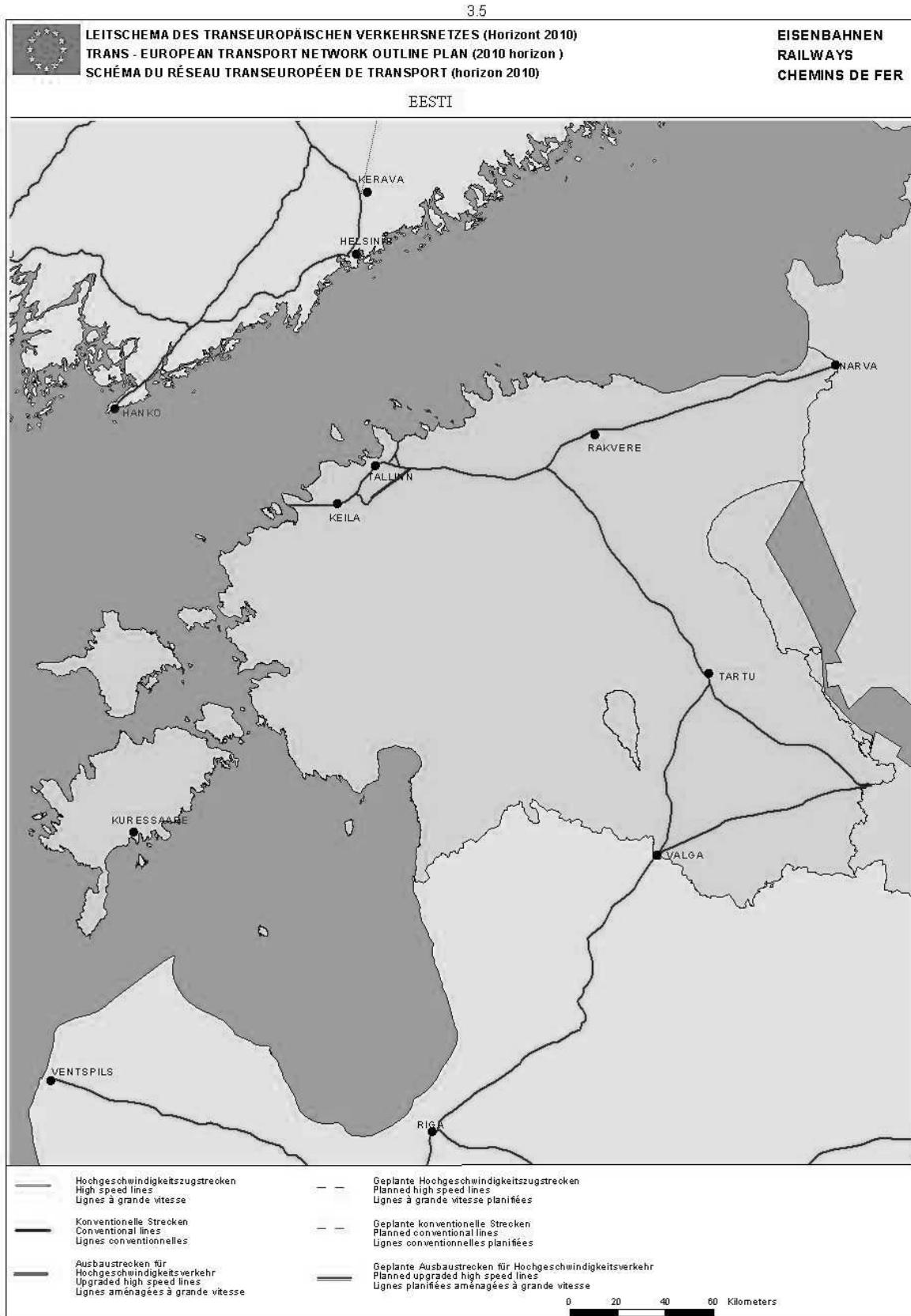
▼A1



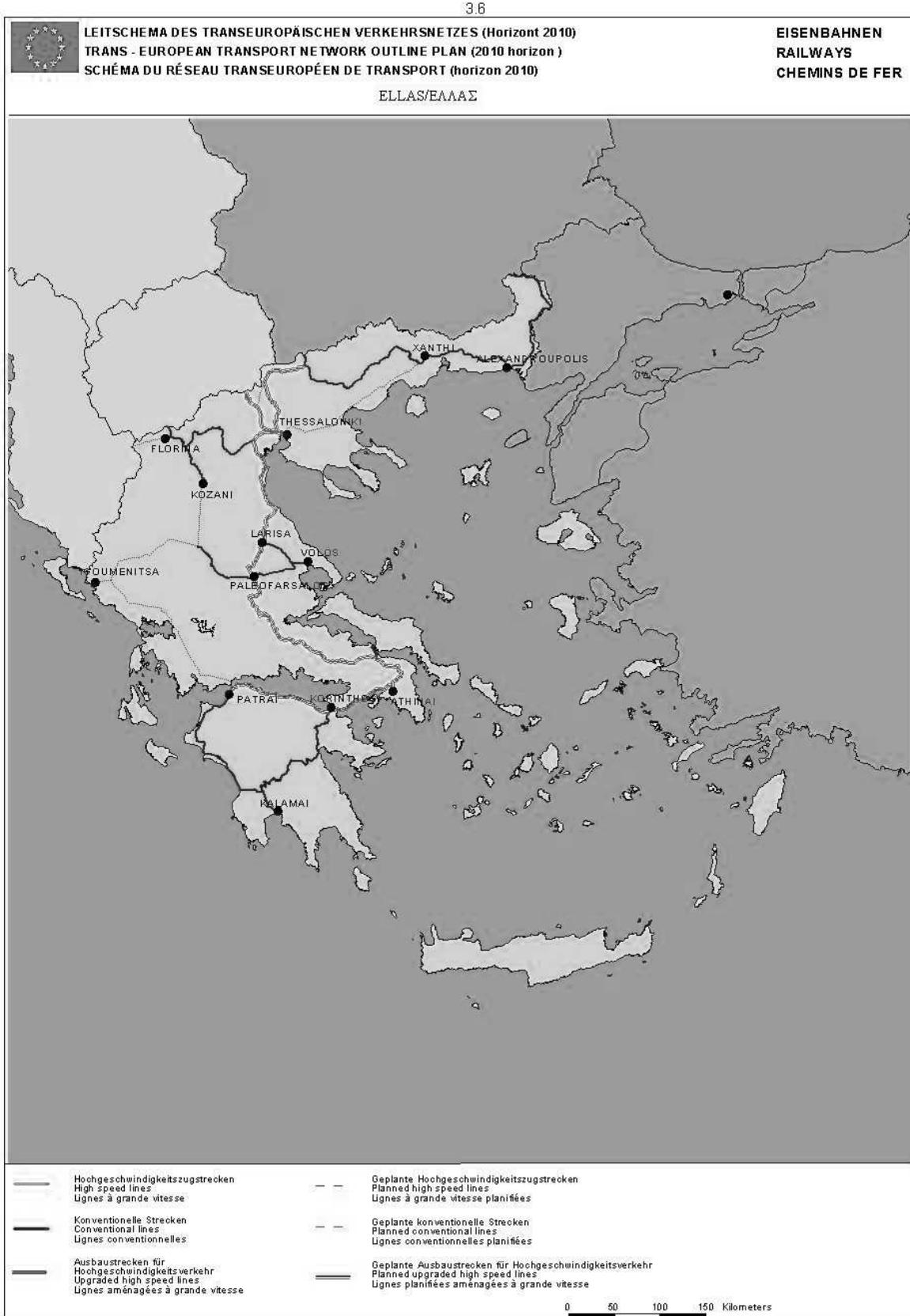
▼A1



▼A1



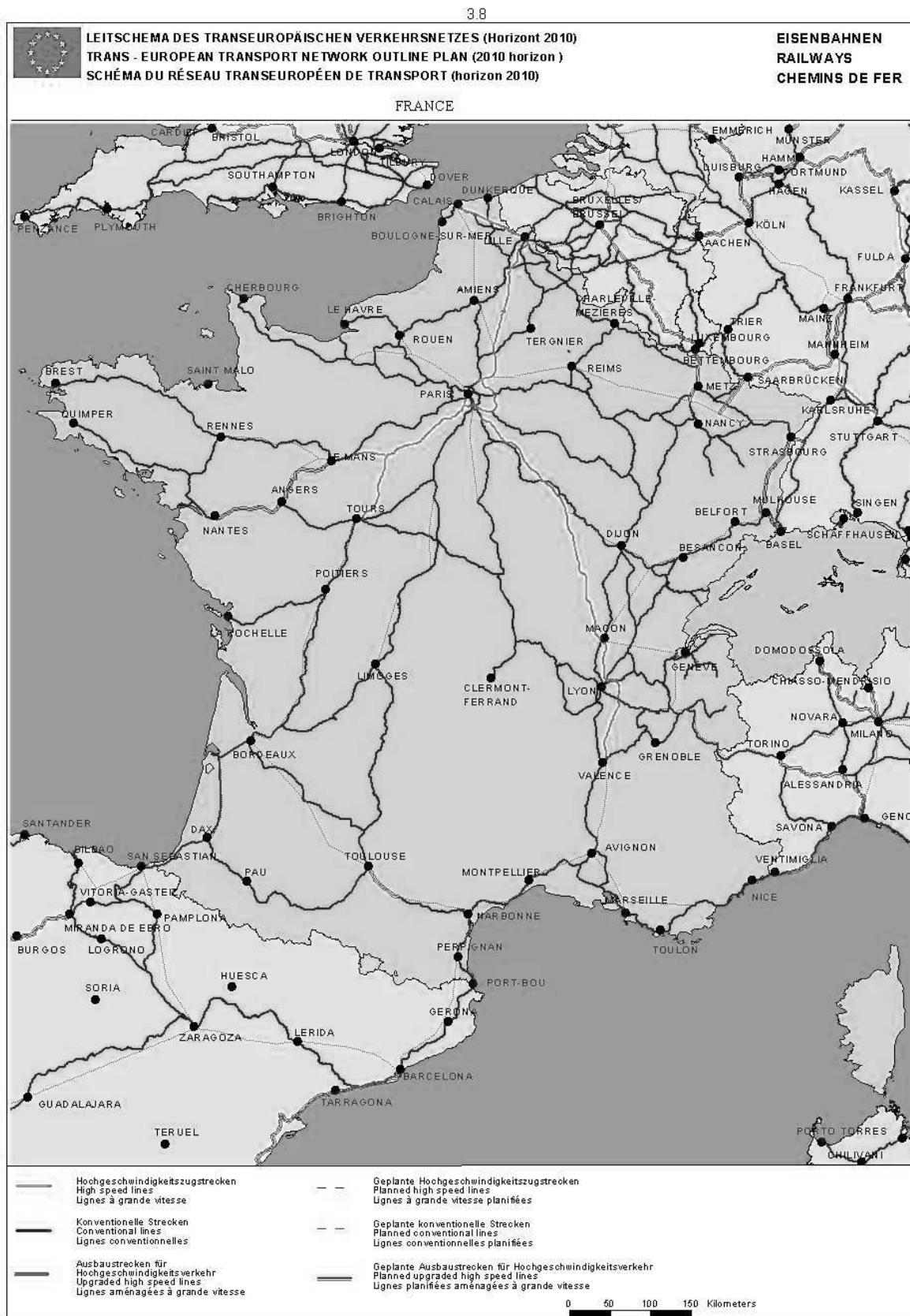
▼A1



▼A1



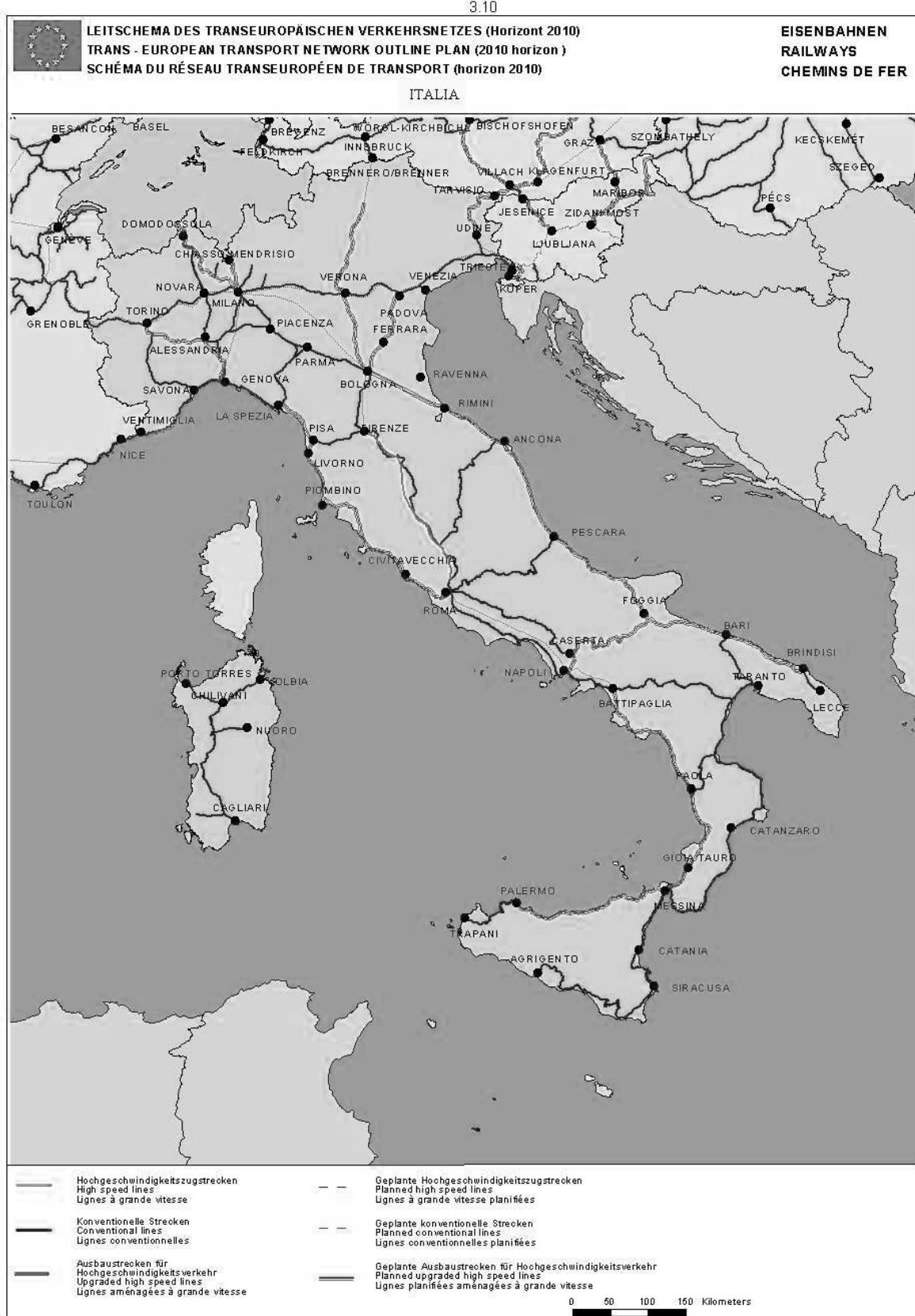
▼A1



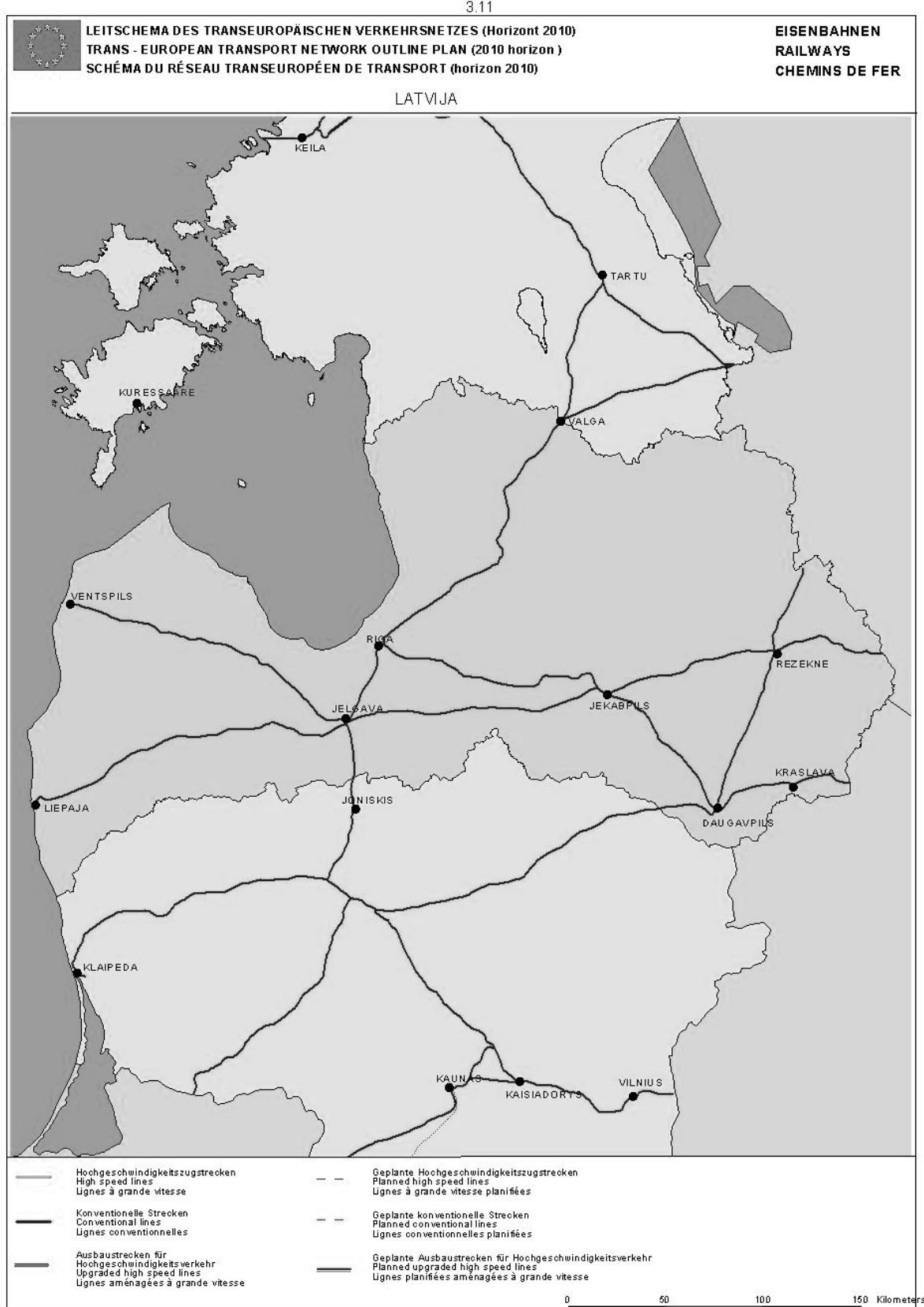
▼A1



▼A1

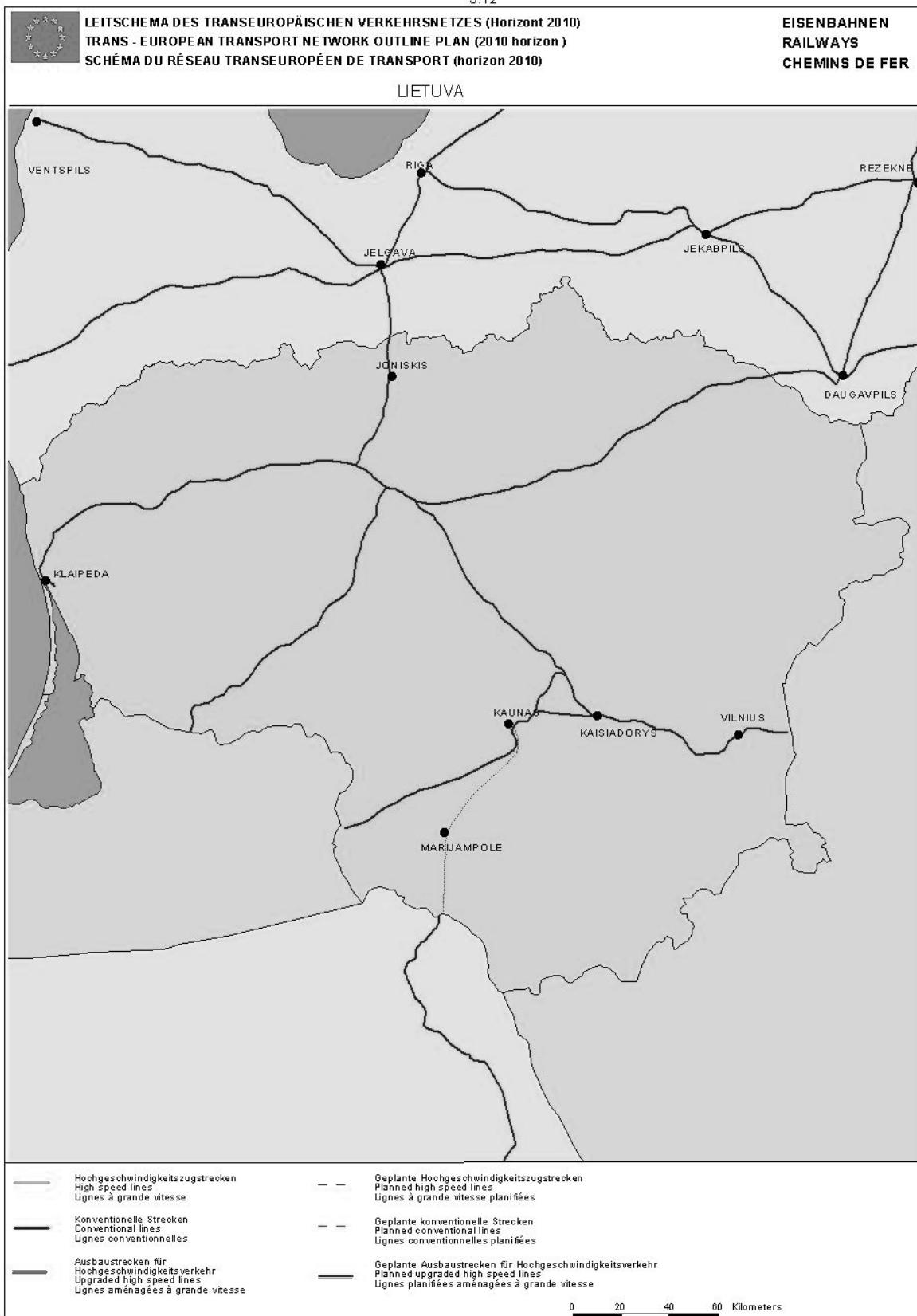


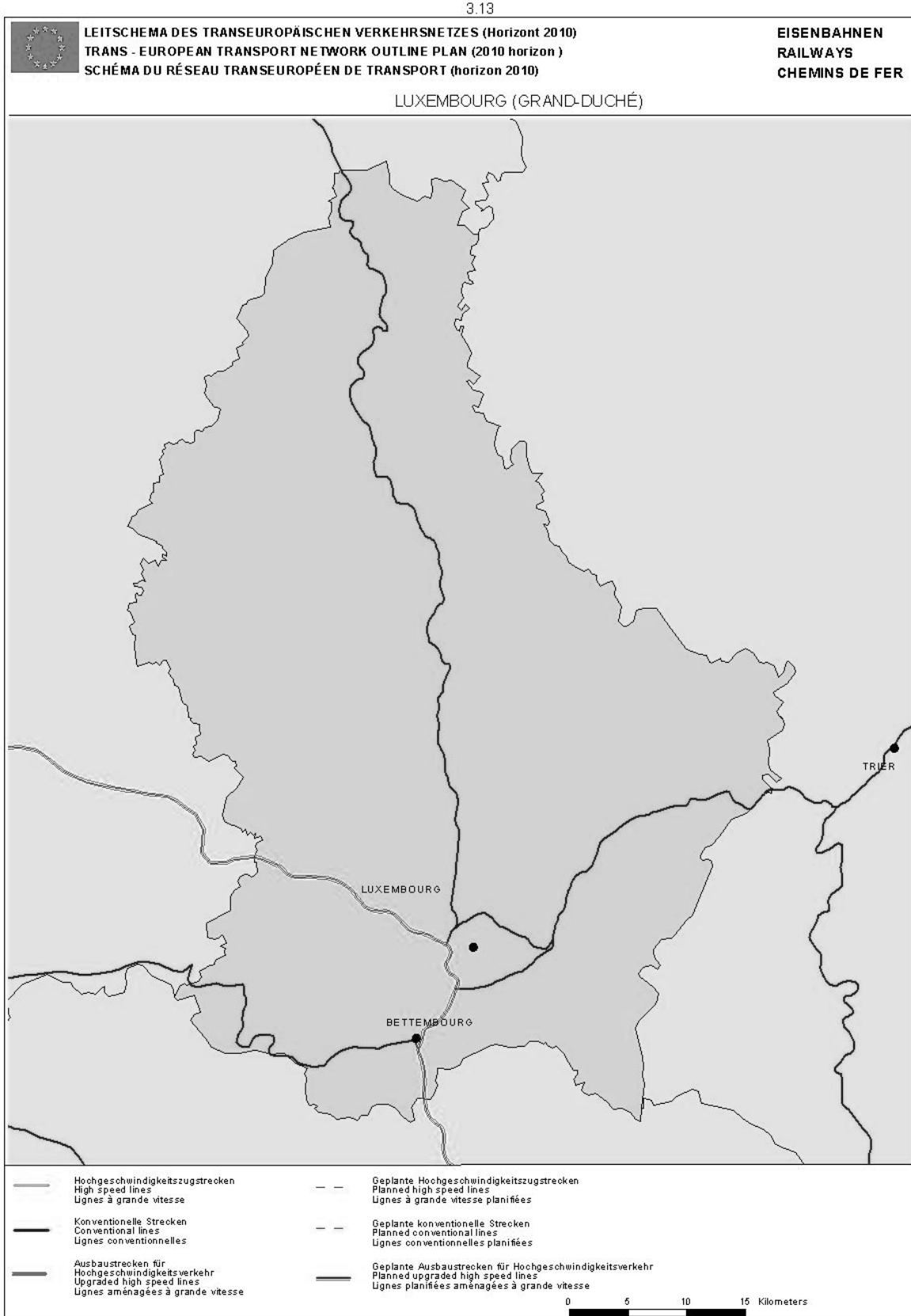
▼A1



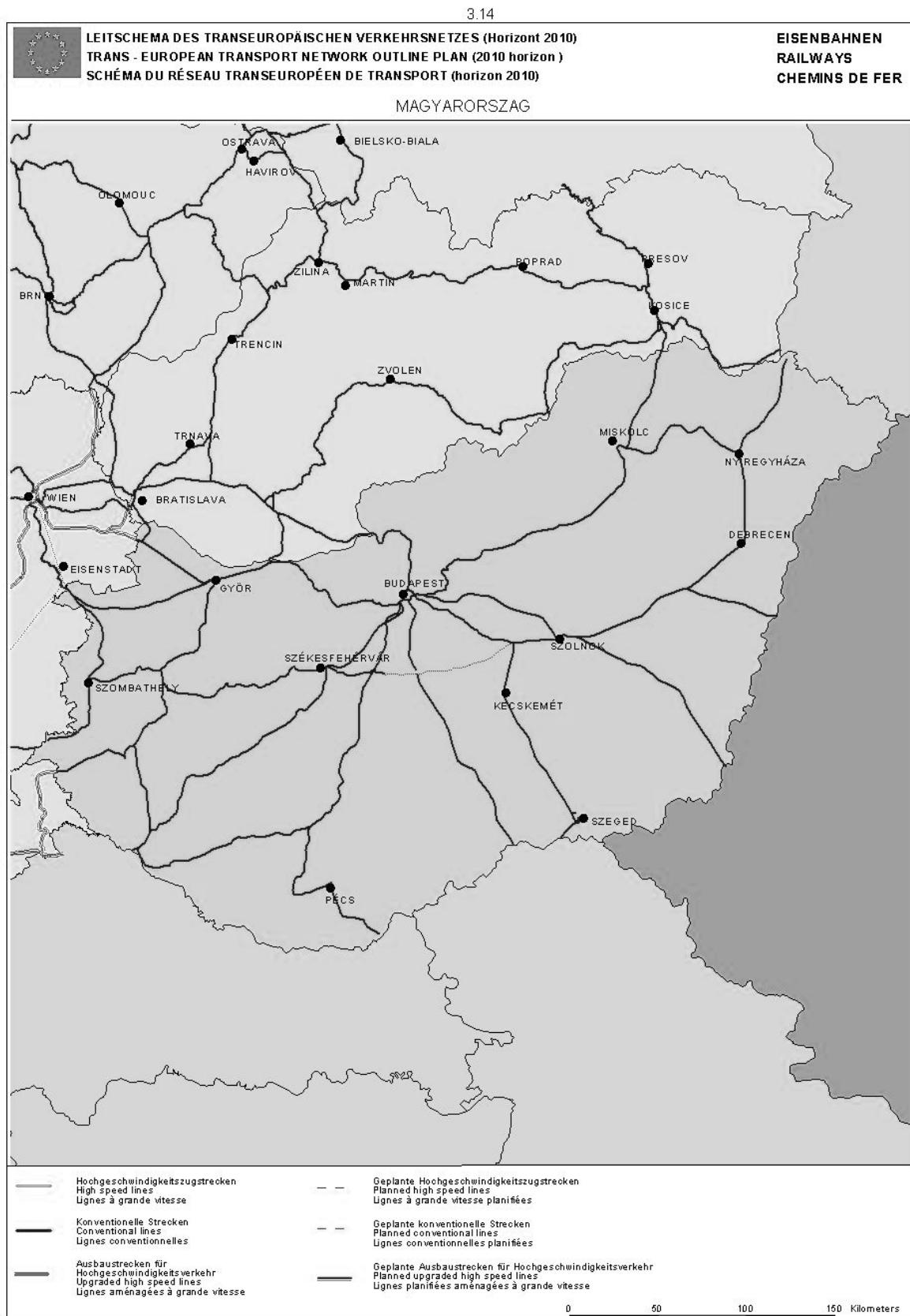
▼A1

3.12



▼A1

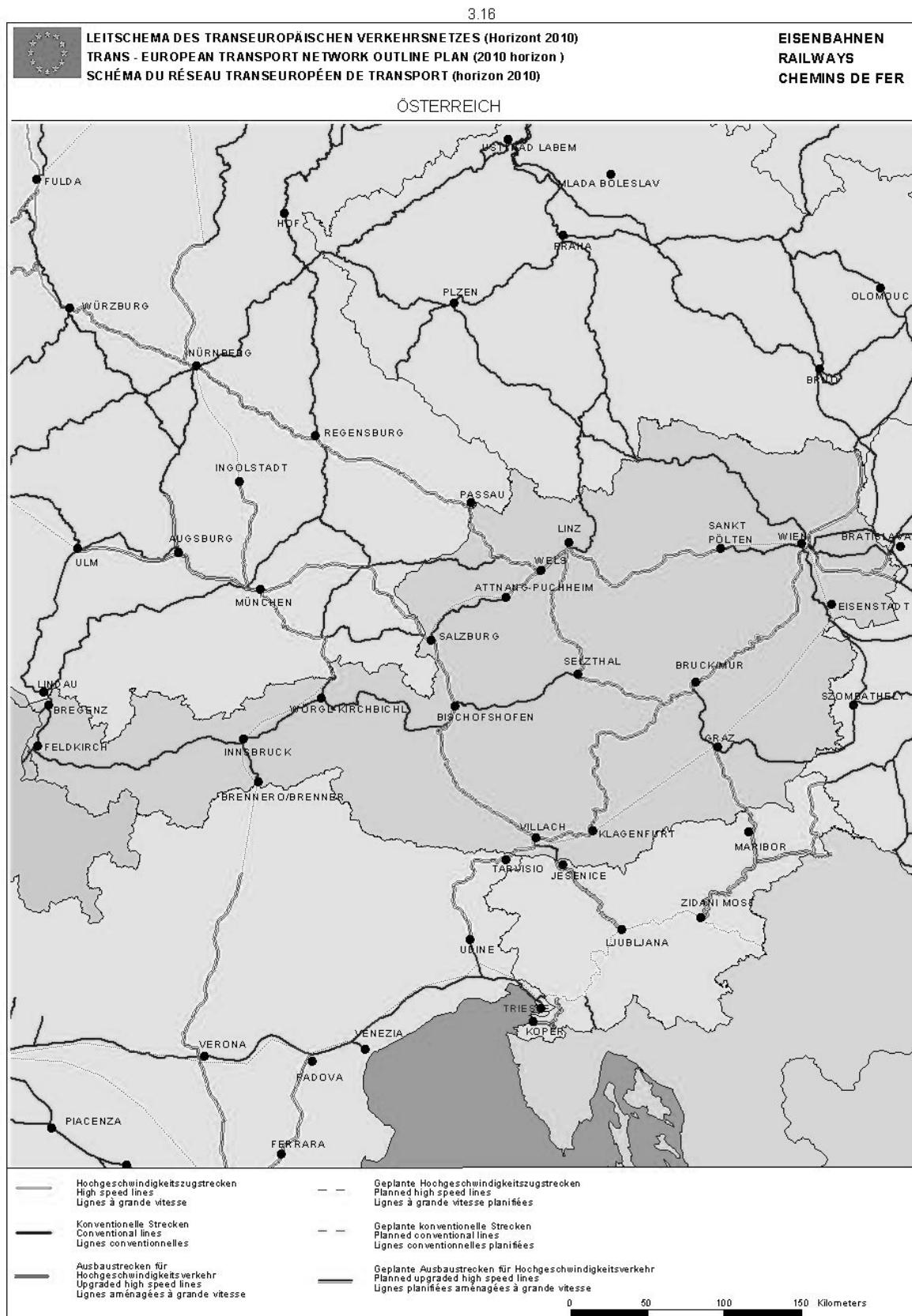
▼A1



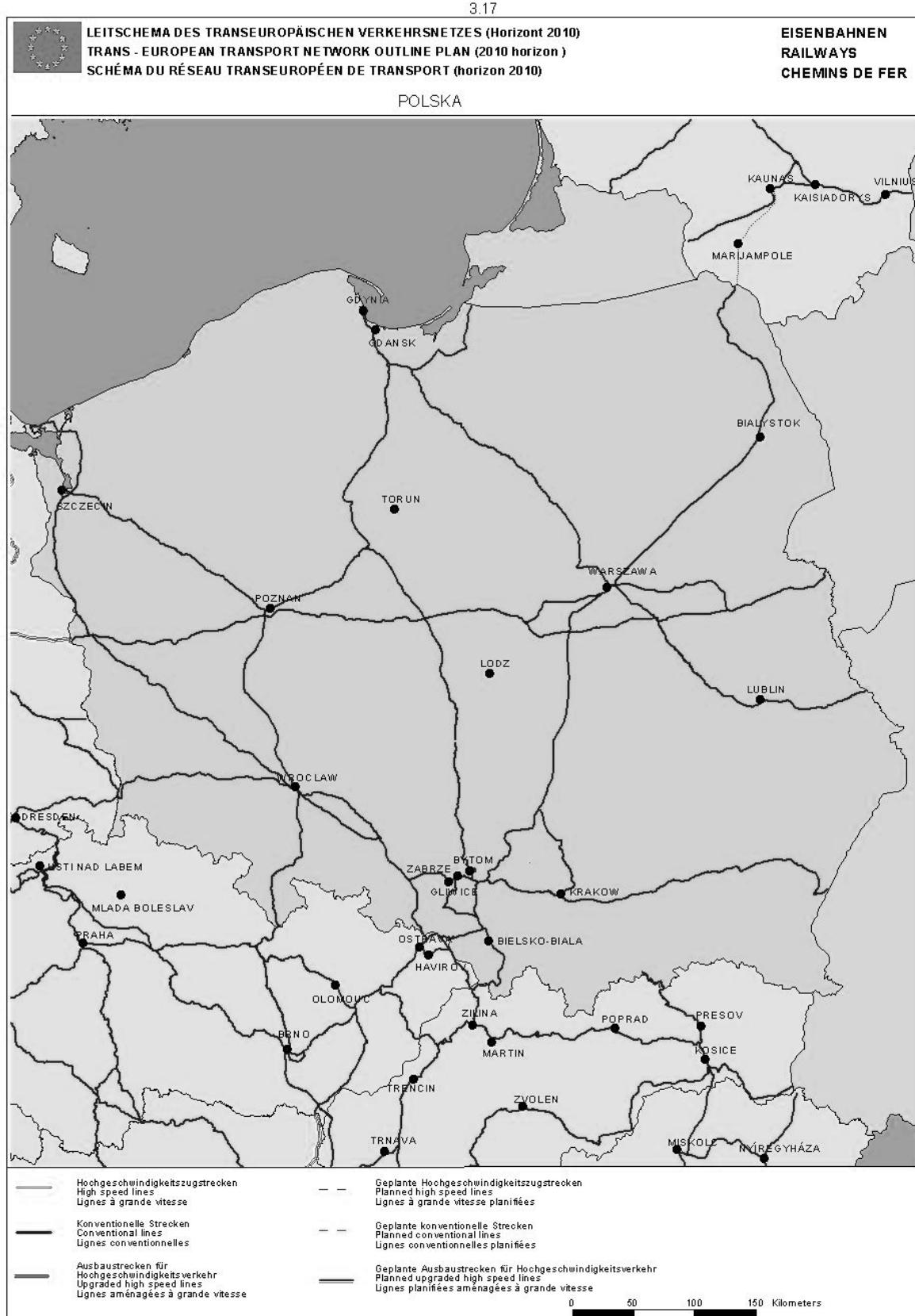
▼A1



▼A1



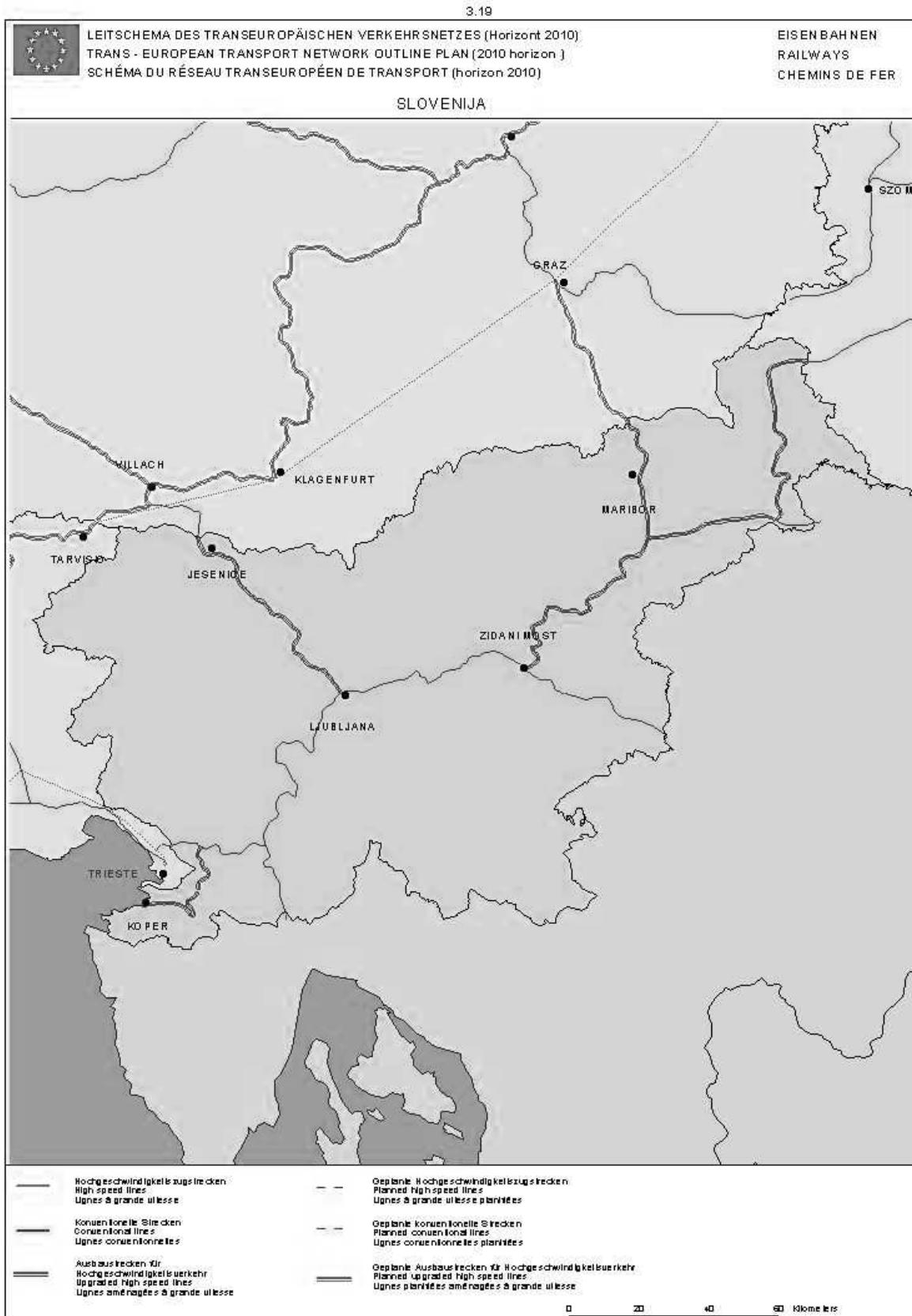
▼A1



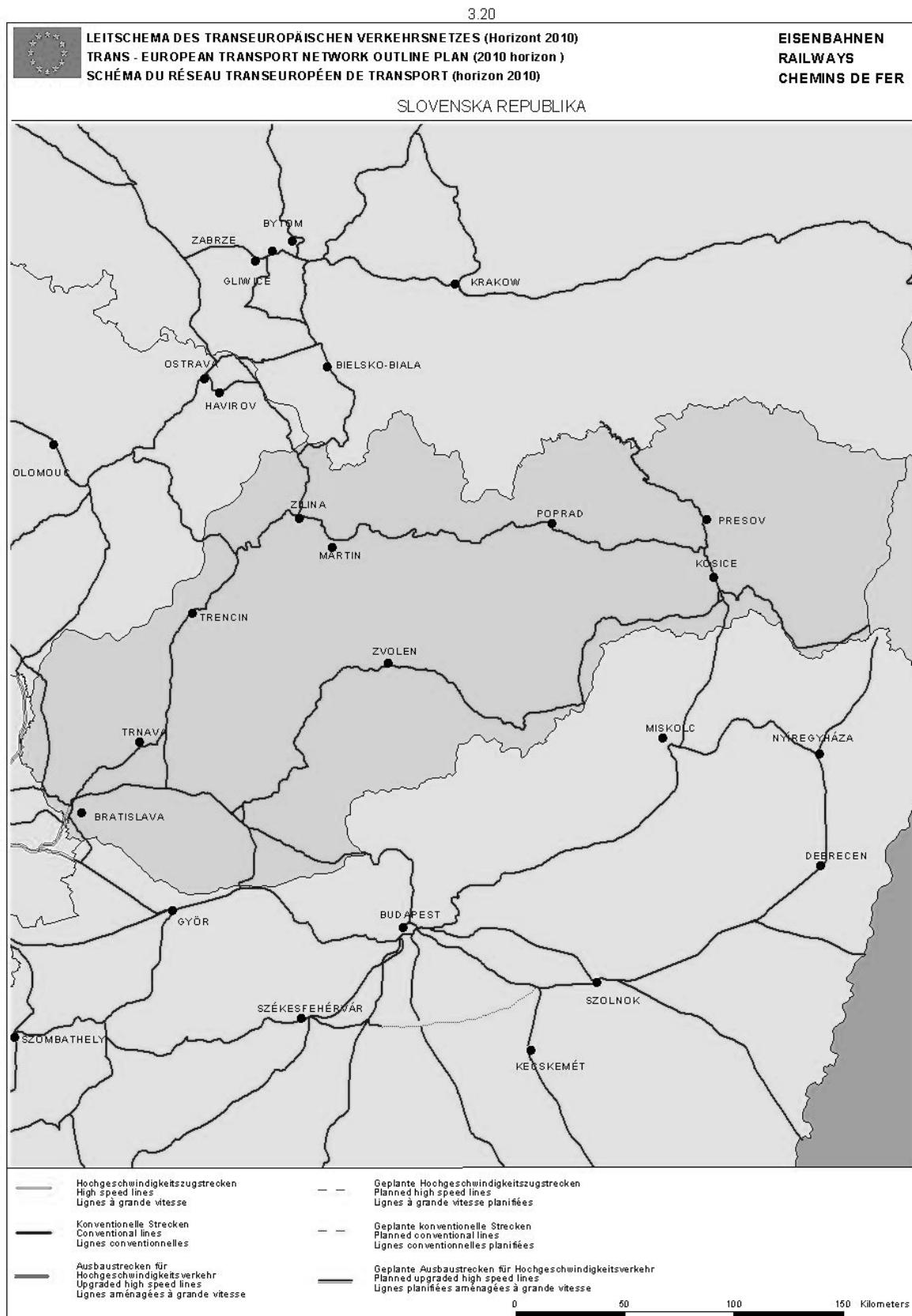
▼A1



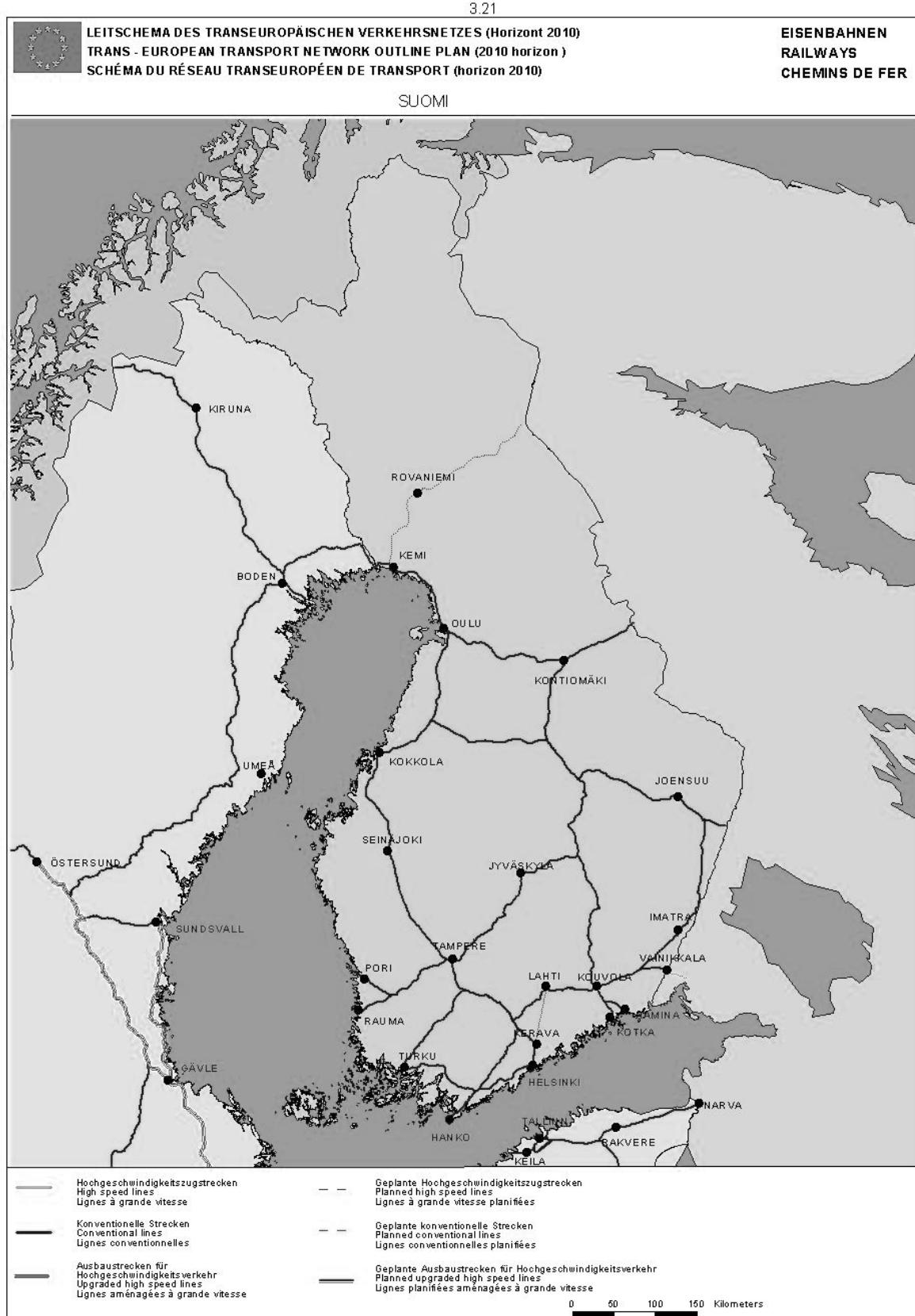
▼A1



▼A1

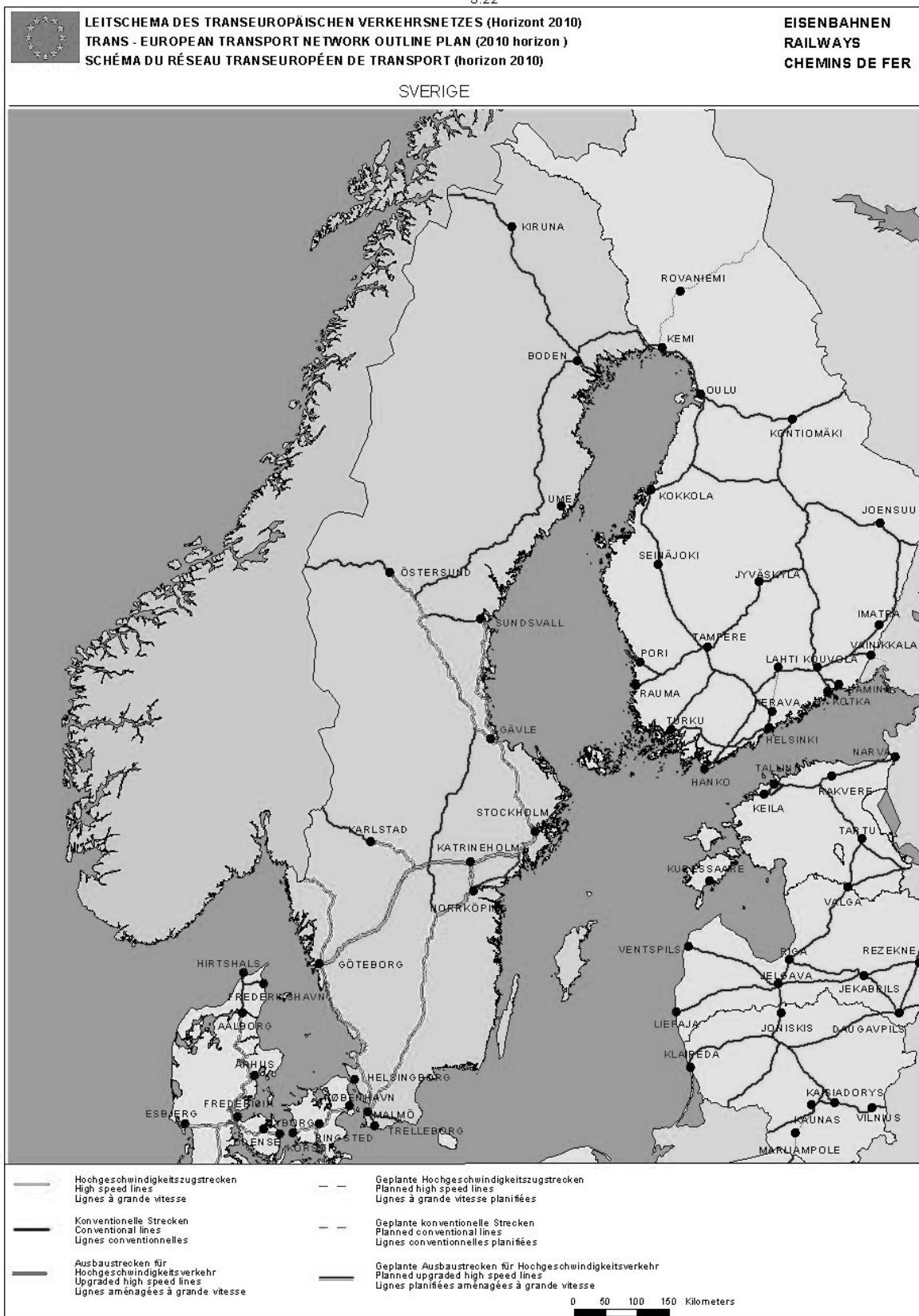


▼A1

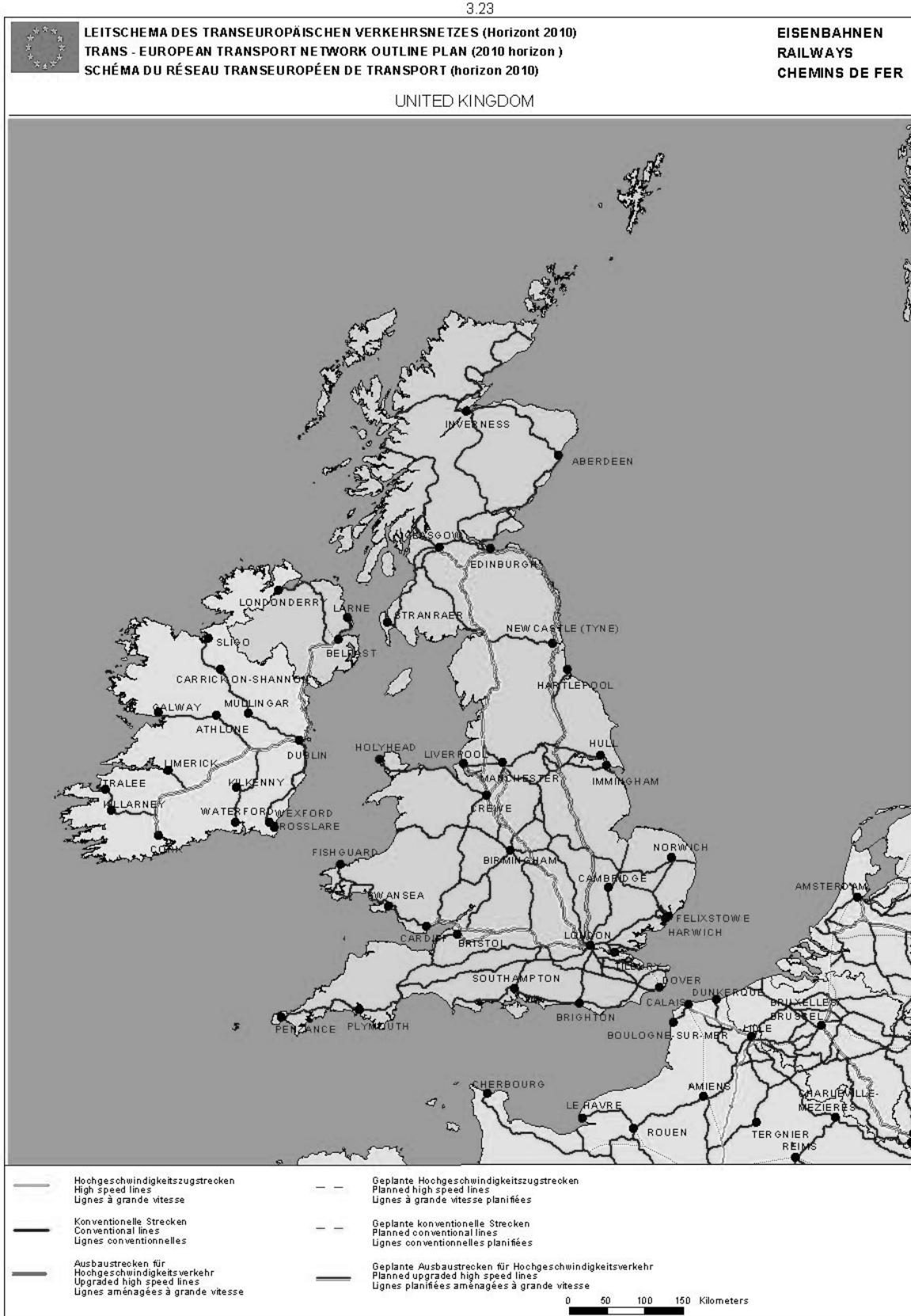


▼A1

3.22



▼A1

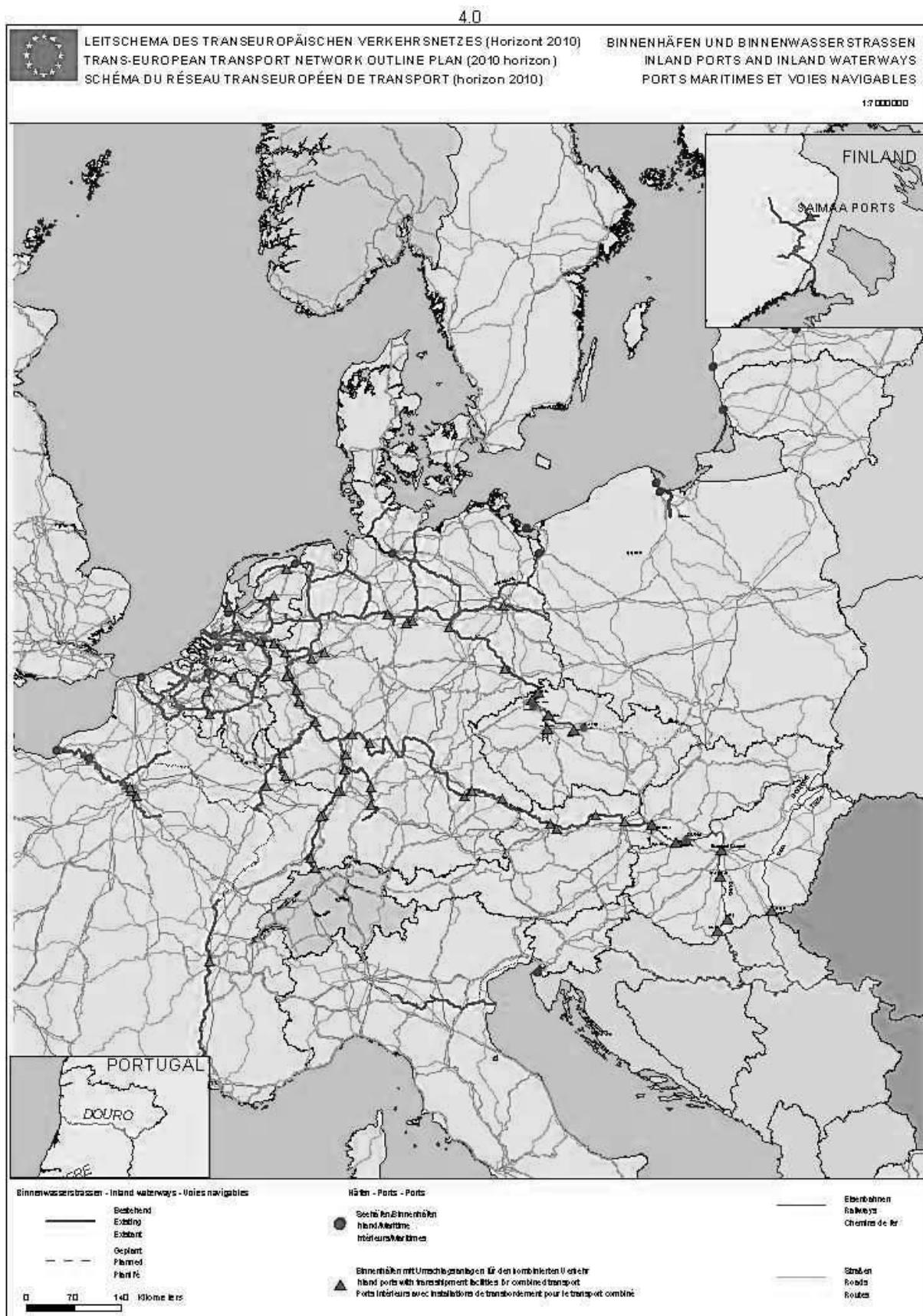


▼M1

SEZIONE 4

RETE DELLE VIE NAVIGABILI E PORTI DI NAVIGAZIONE INTERNA

▼A1



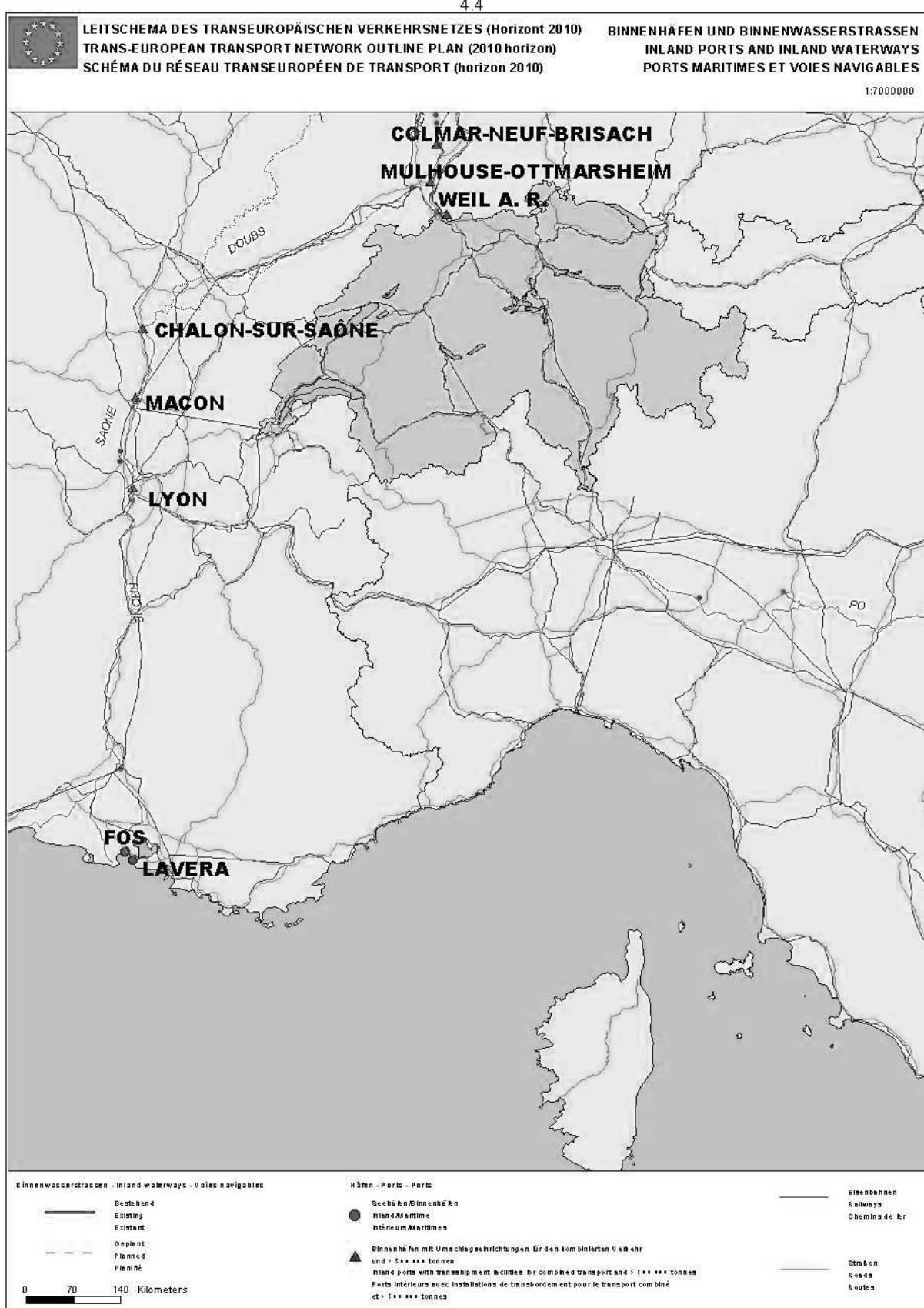
▼A1



▼A1

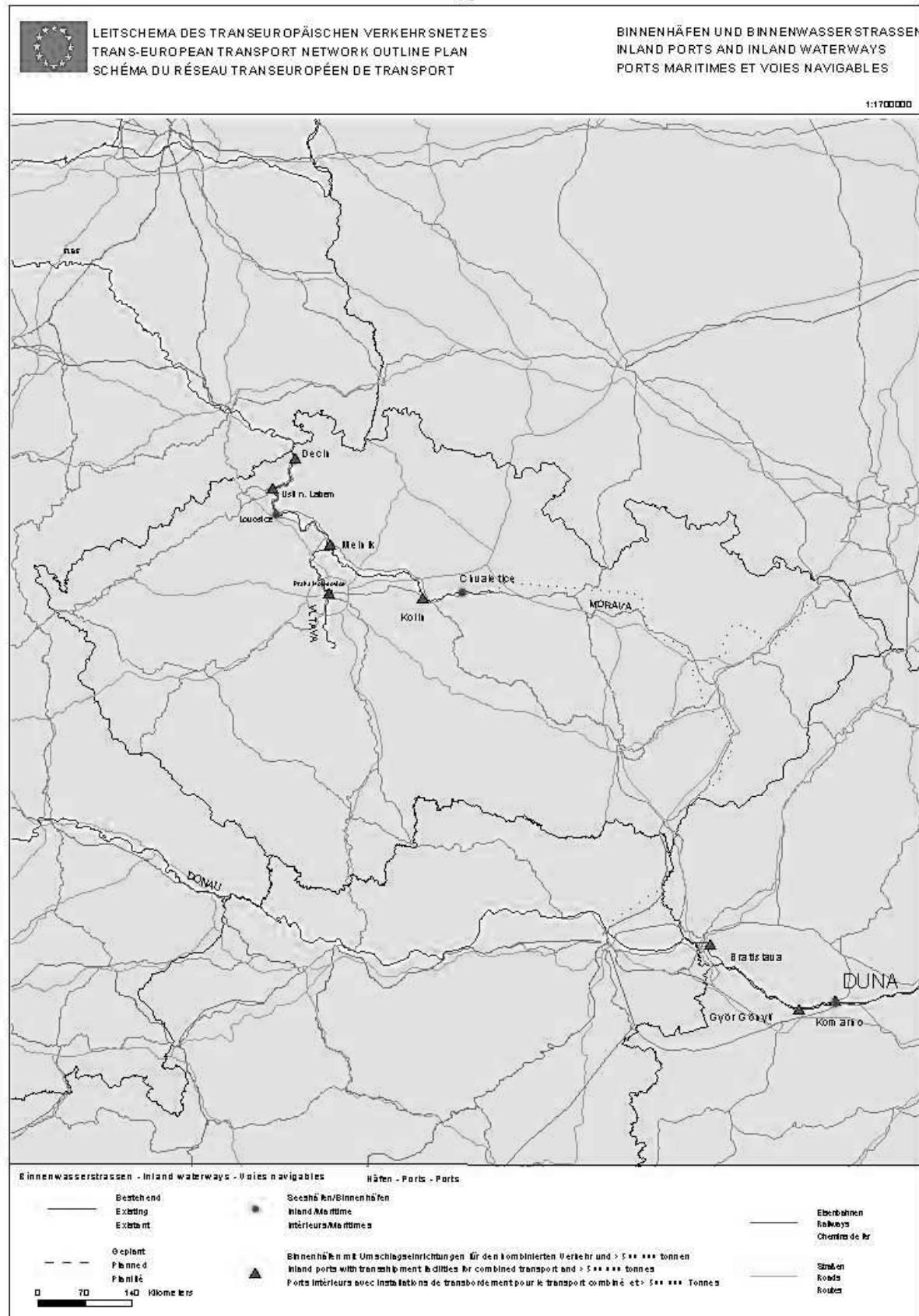


▼A1



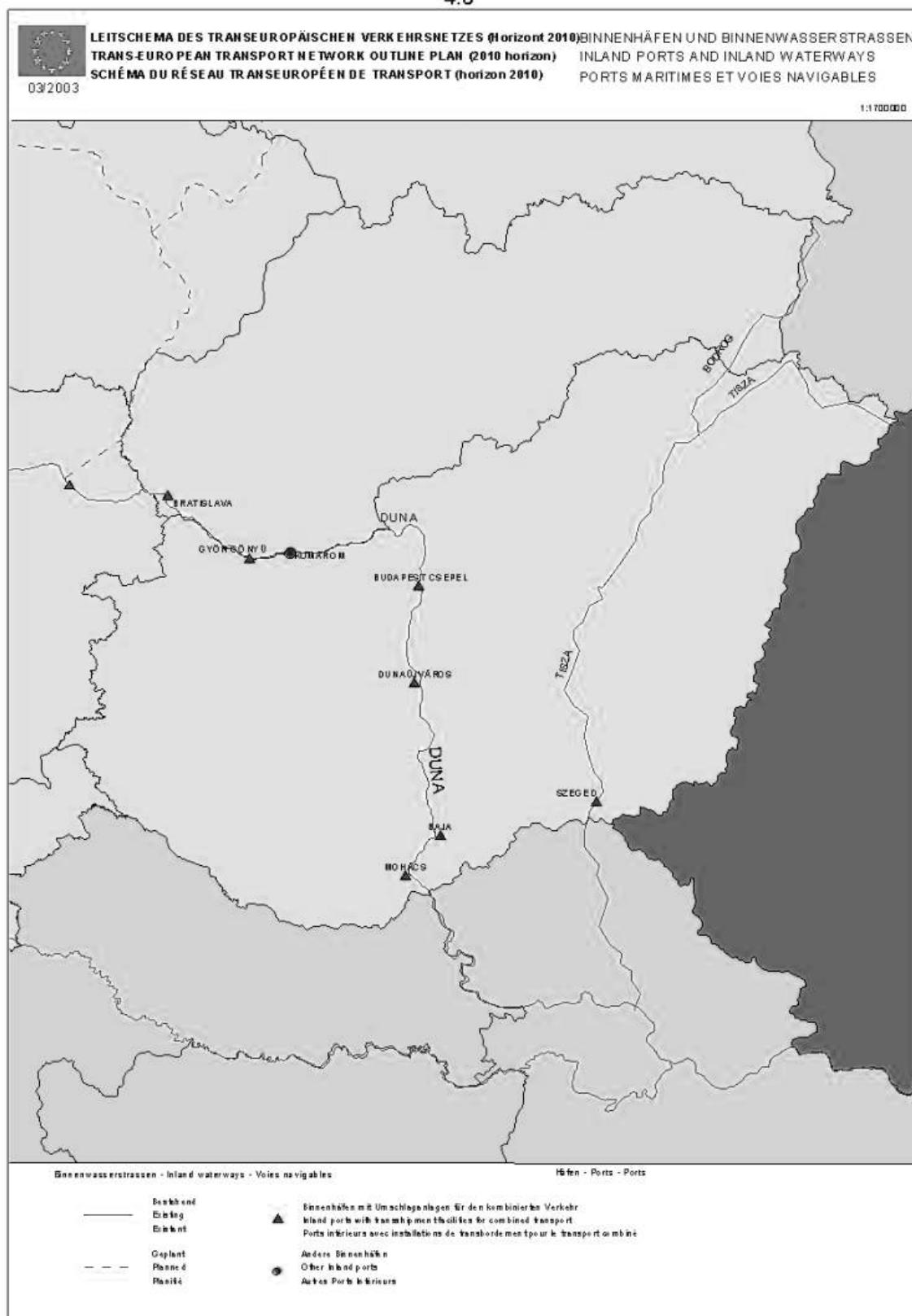
▼A1

4.6

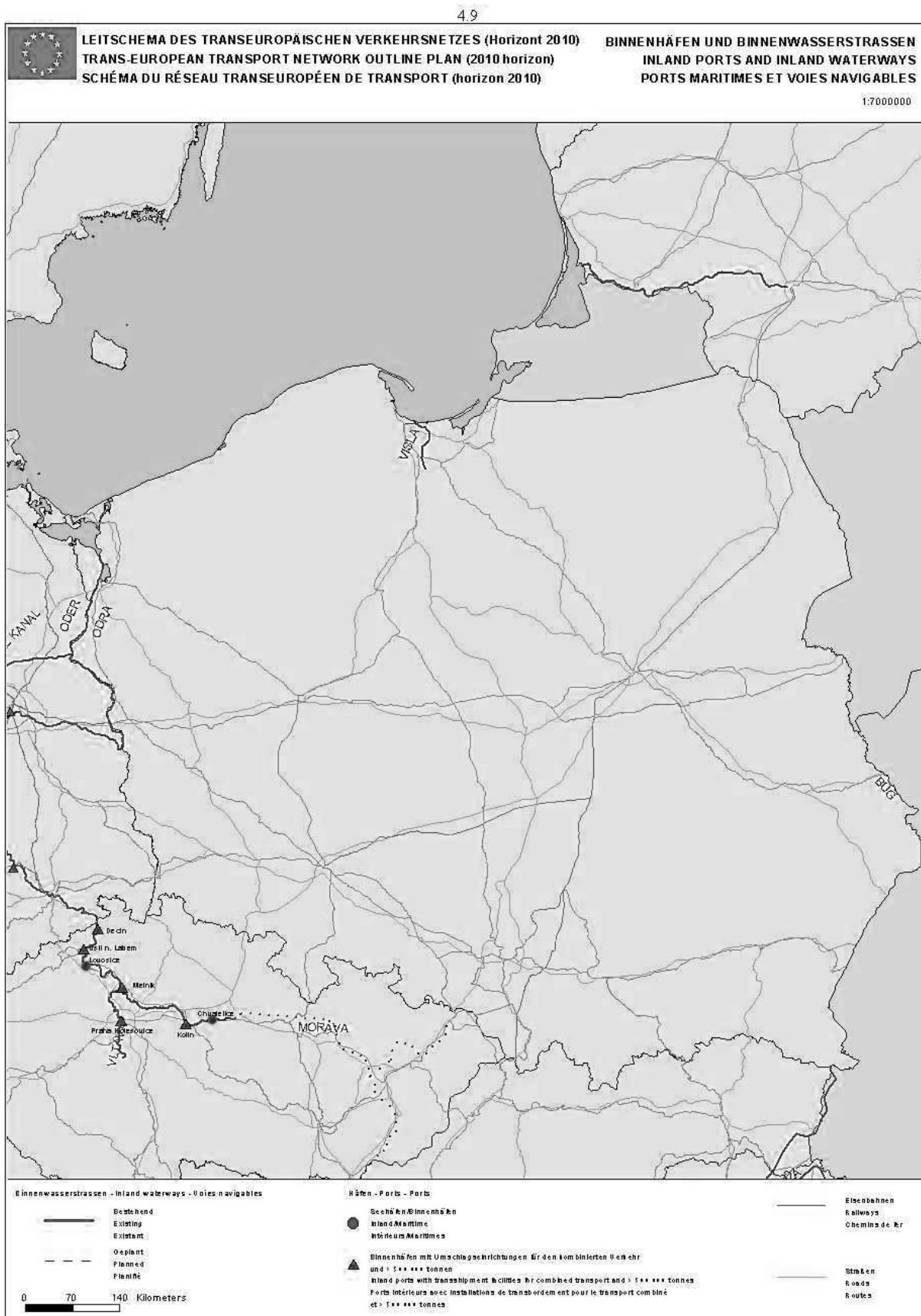


▼A1



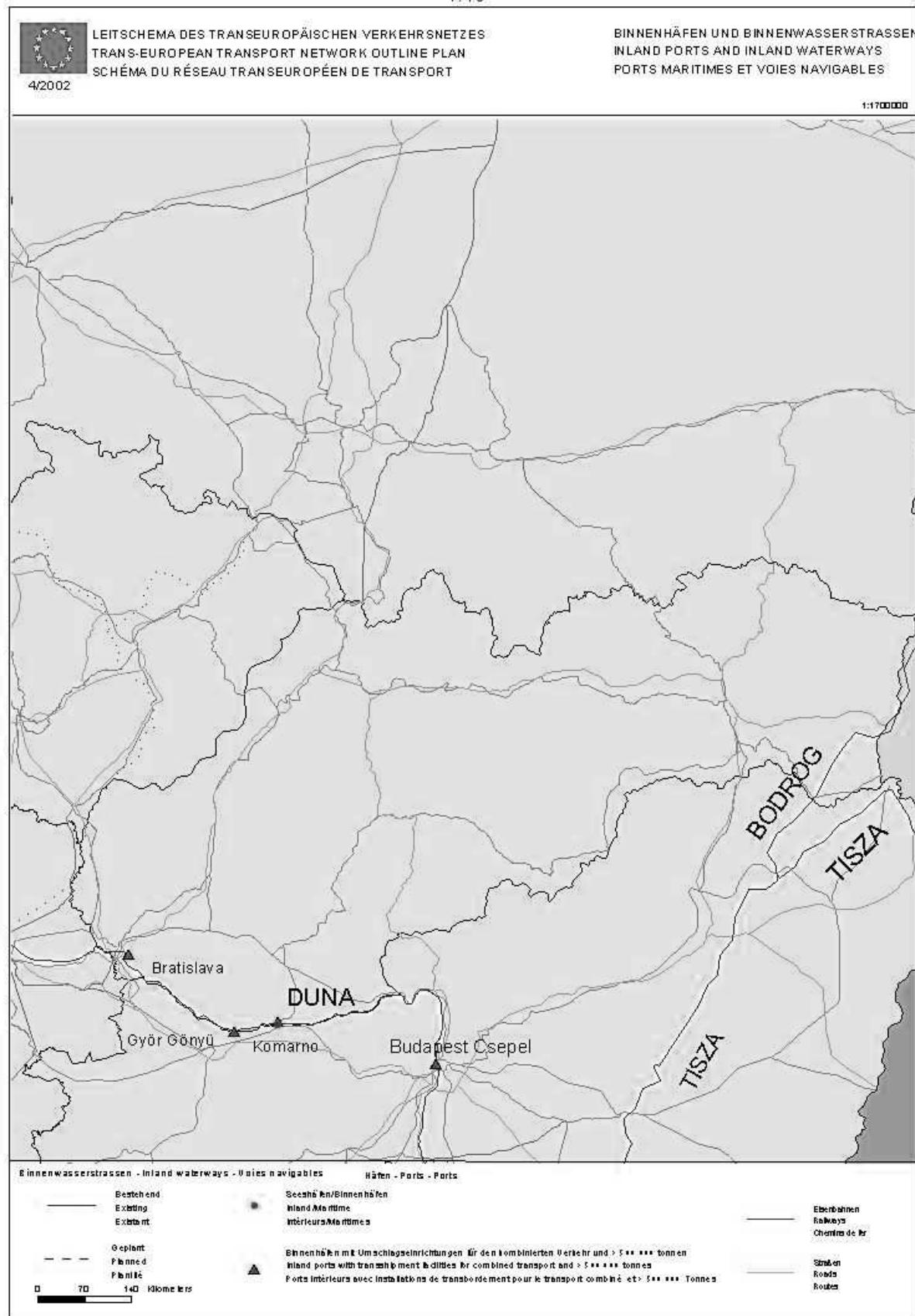
▼A1**4.8**

▼A1



▼A1

4.10

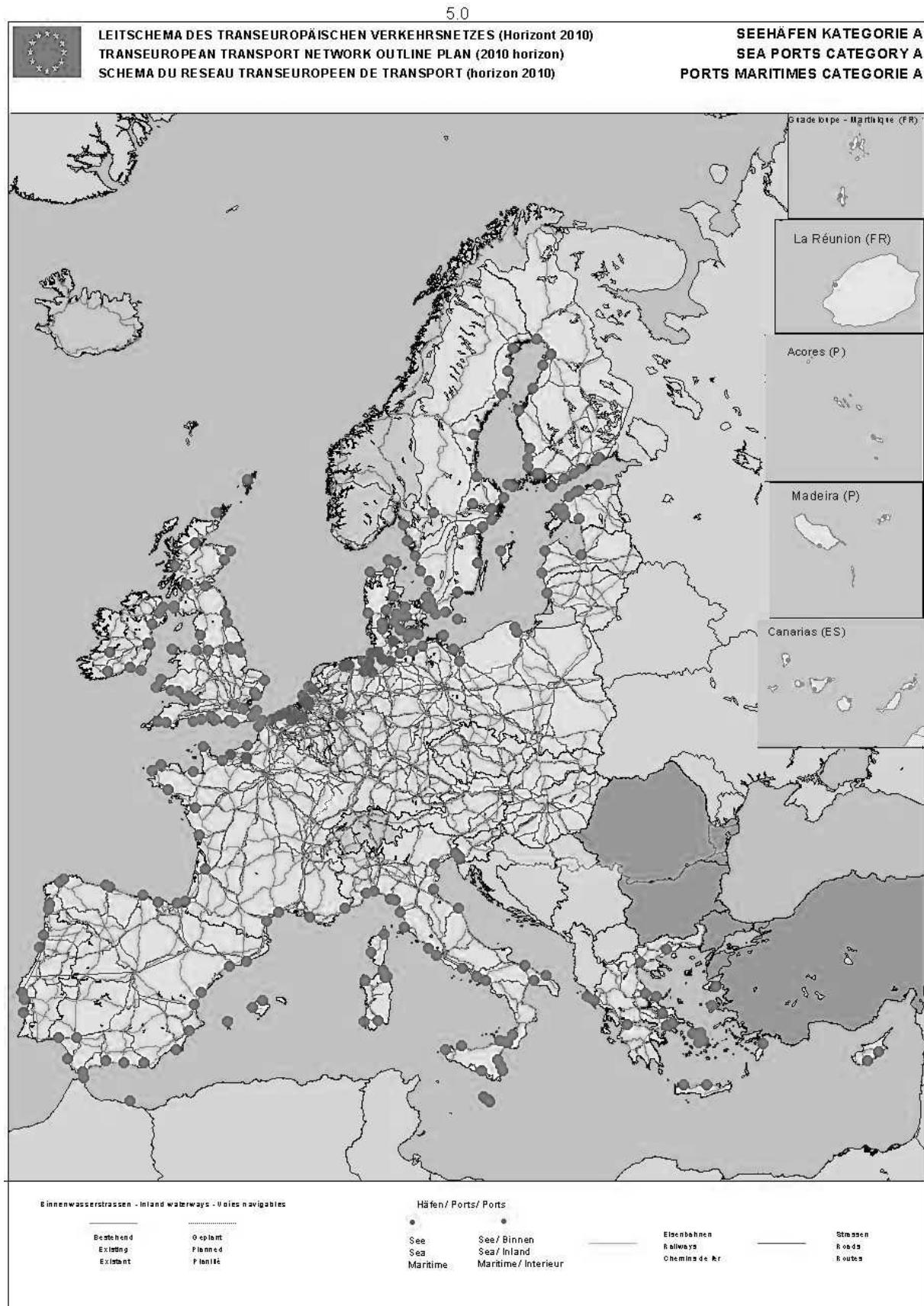


▼M1

SEZIONE 5

PORI MARITTIMI — CATEGORIA A

▼A1



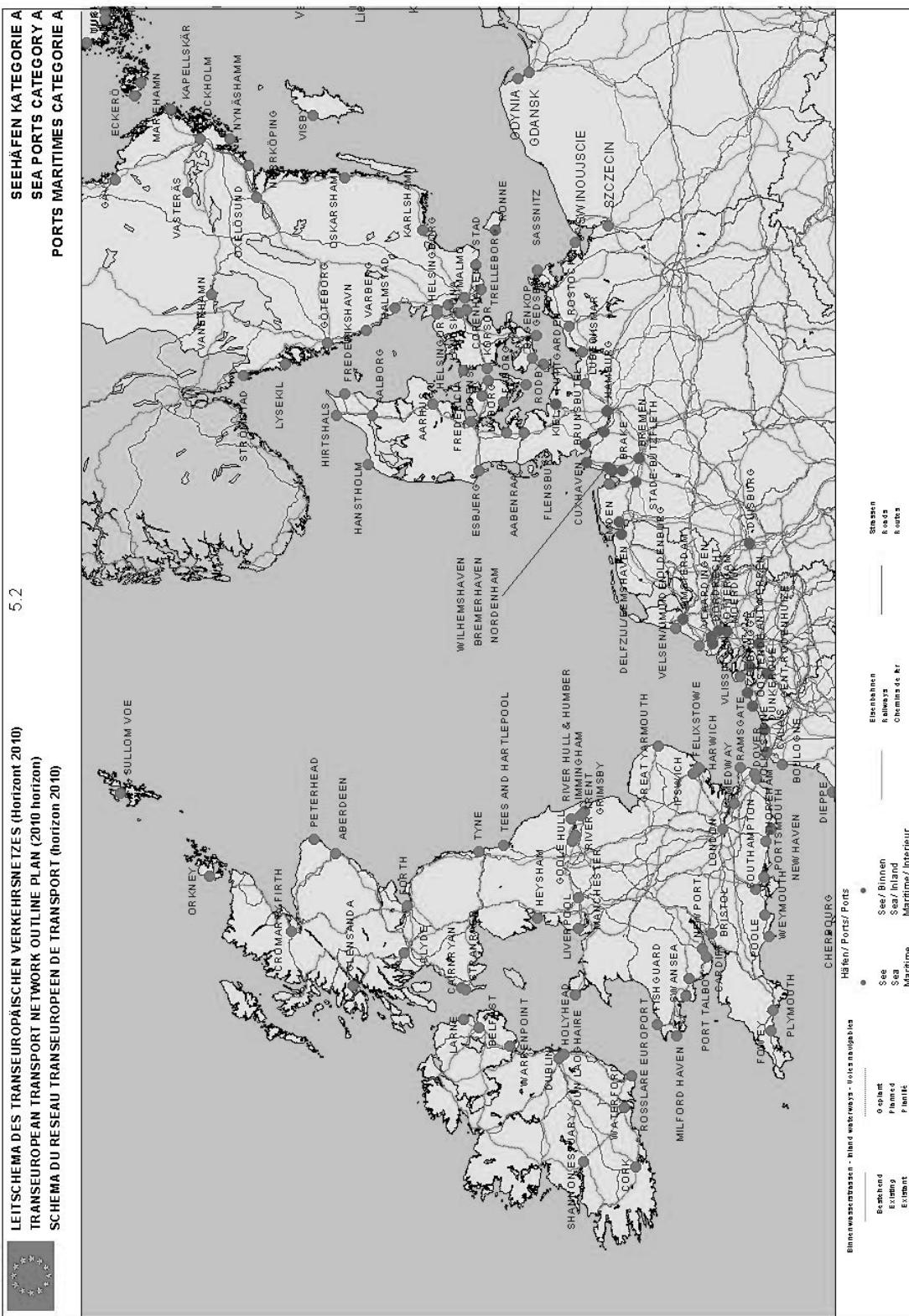
▼A1



LEITSCHAFFENDES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2010)
TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2010 horizon)
LETSCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2010)

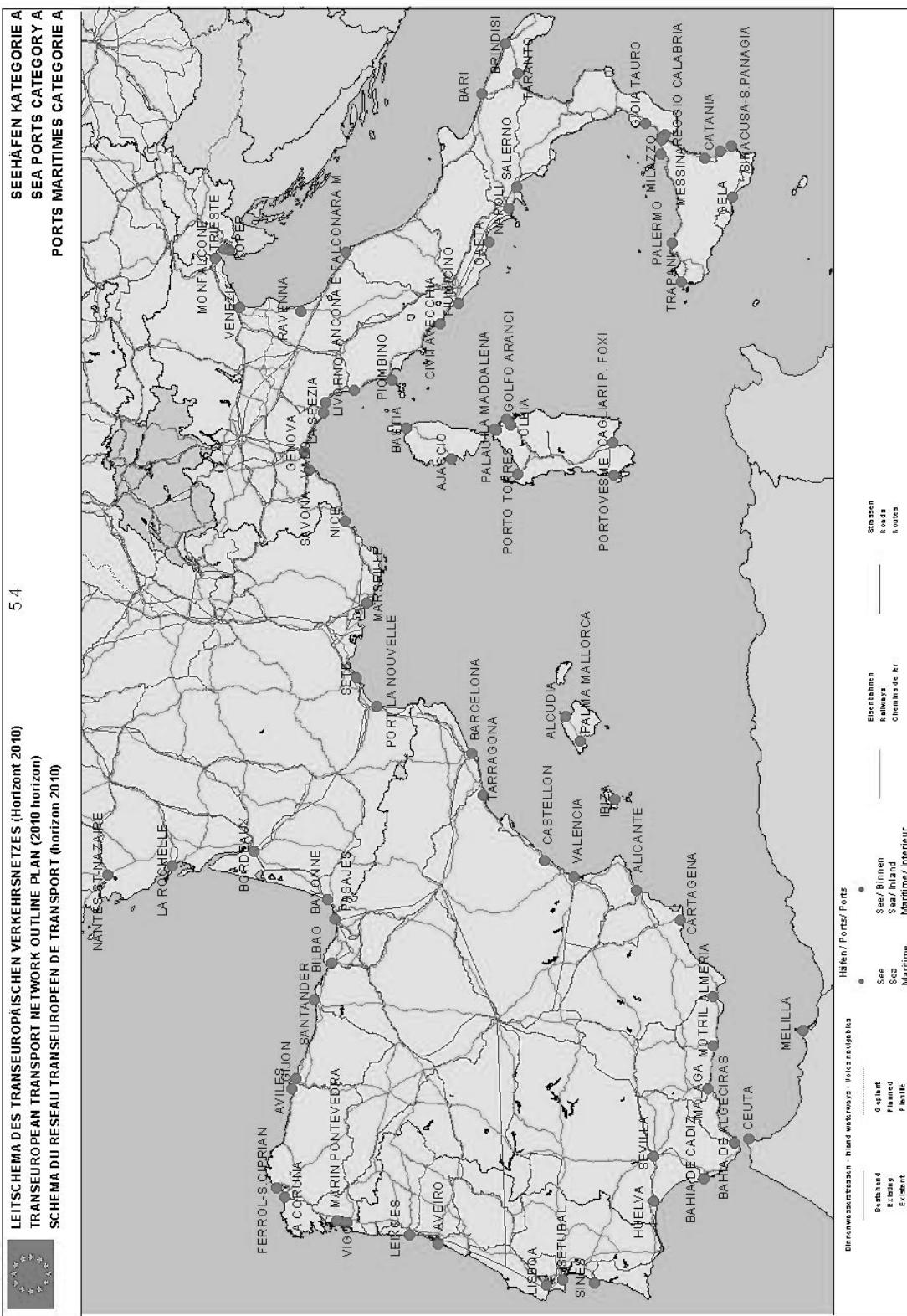
LEITSCHAFFENDES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2010)
TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2010 horizon)
LETSCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2010)

5.2 SEEHÄFEN KATEGORIE A
SEA PORTS CATEGORY A
PORTS MARITIMES CATÉGORIE A

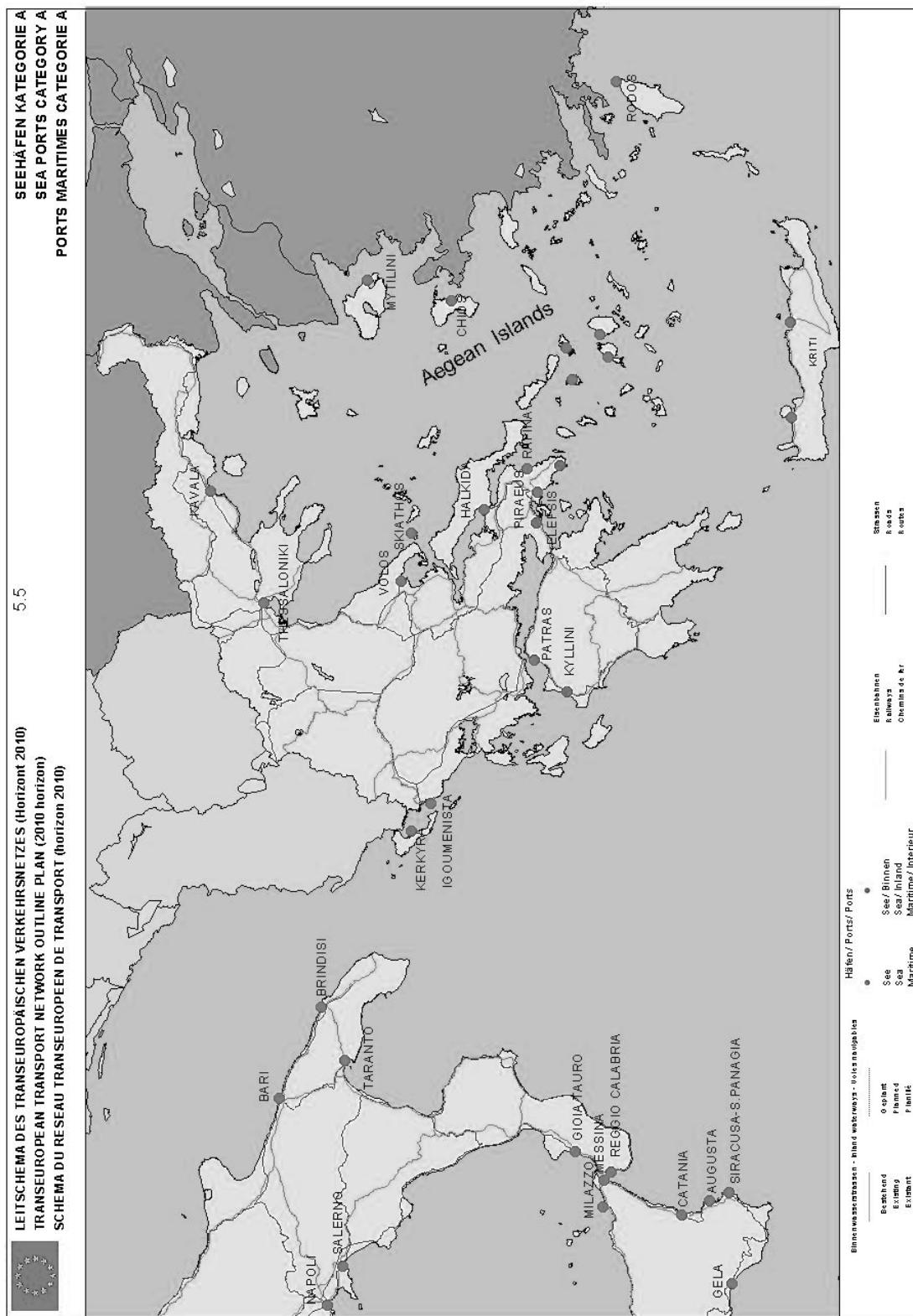


LEITSCHAFFTAU DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2010) **TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2010 horizon)** **LETSCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2010)**

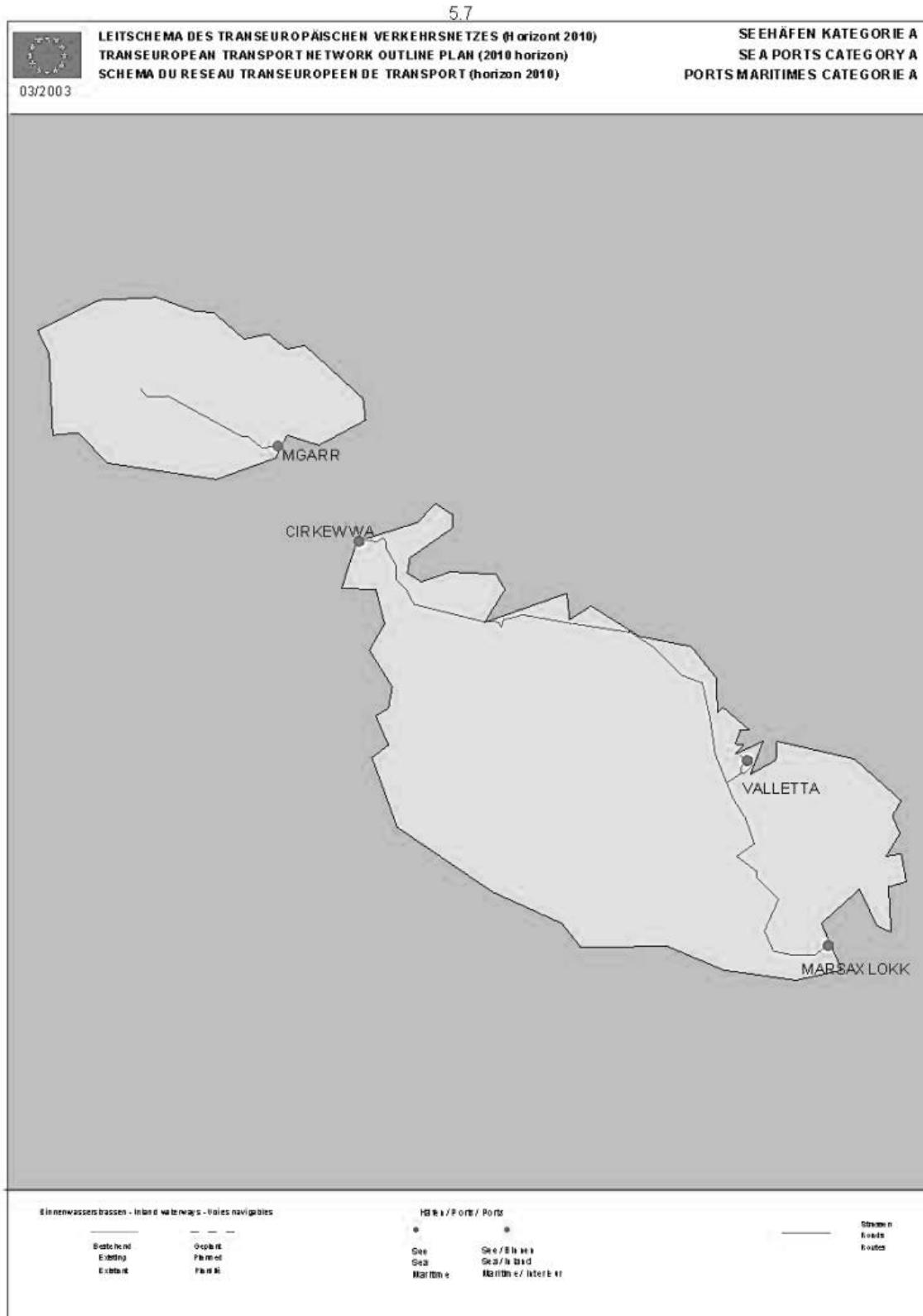
SEEHÄFEN KATEGORIE A
SEA PORTS CATEGORY A
PORTS MARITIMES CATÉGORIE A



▼ A1



▼A1

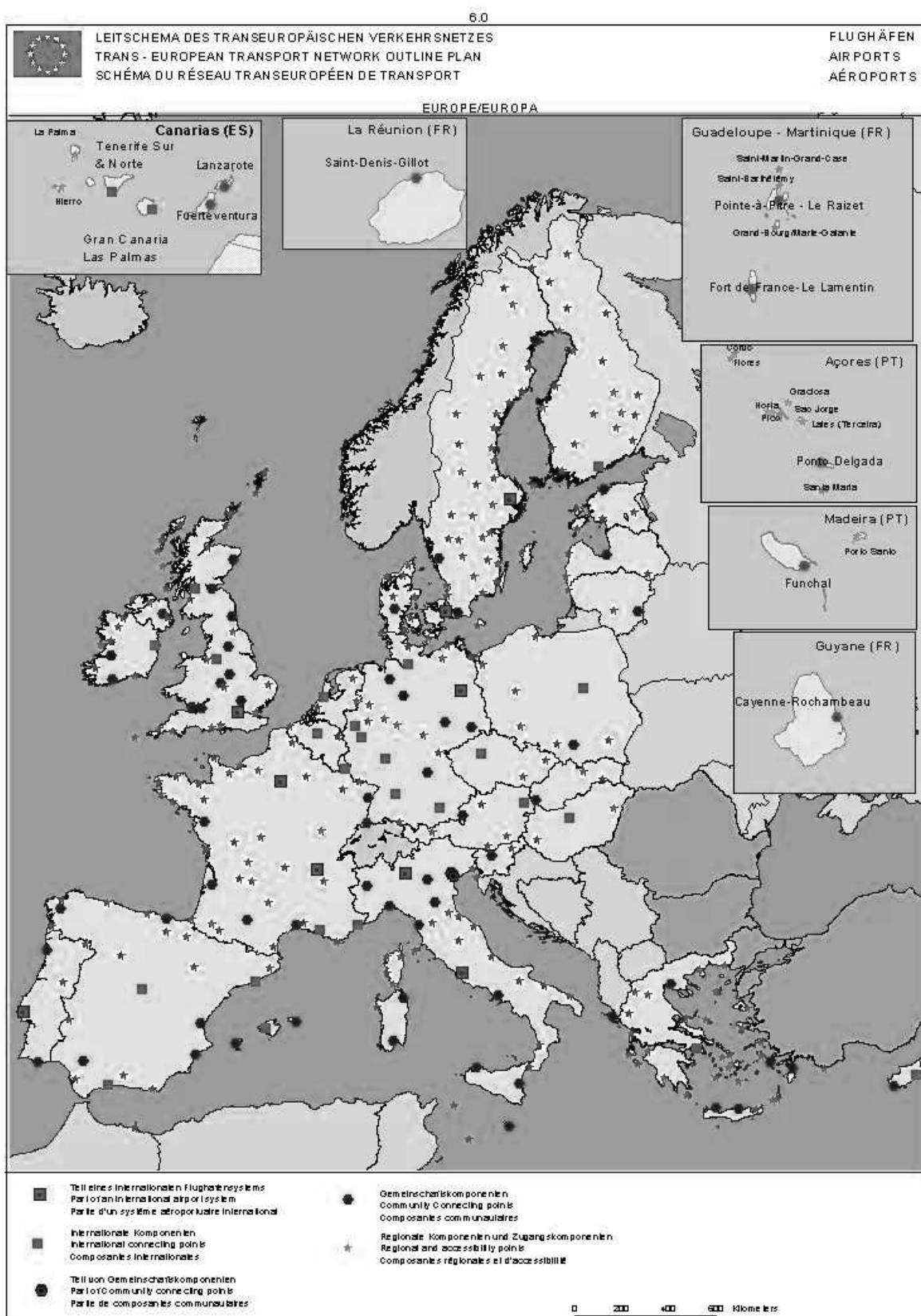
▼A1

▼B

SEZIONE 6

AEROPORTI

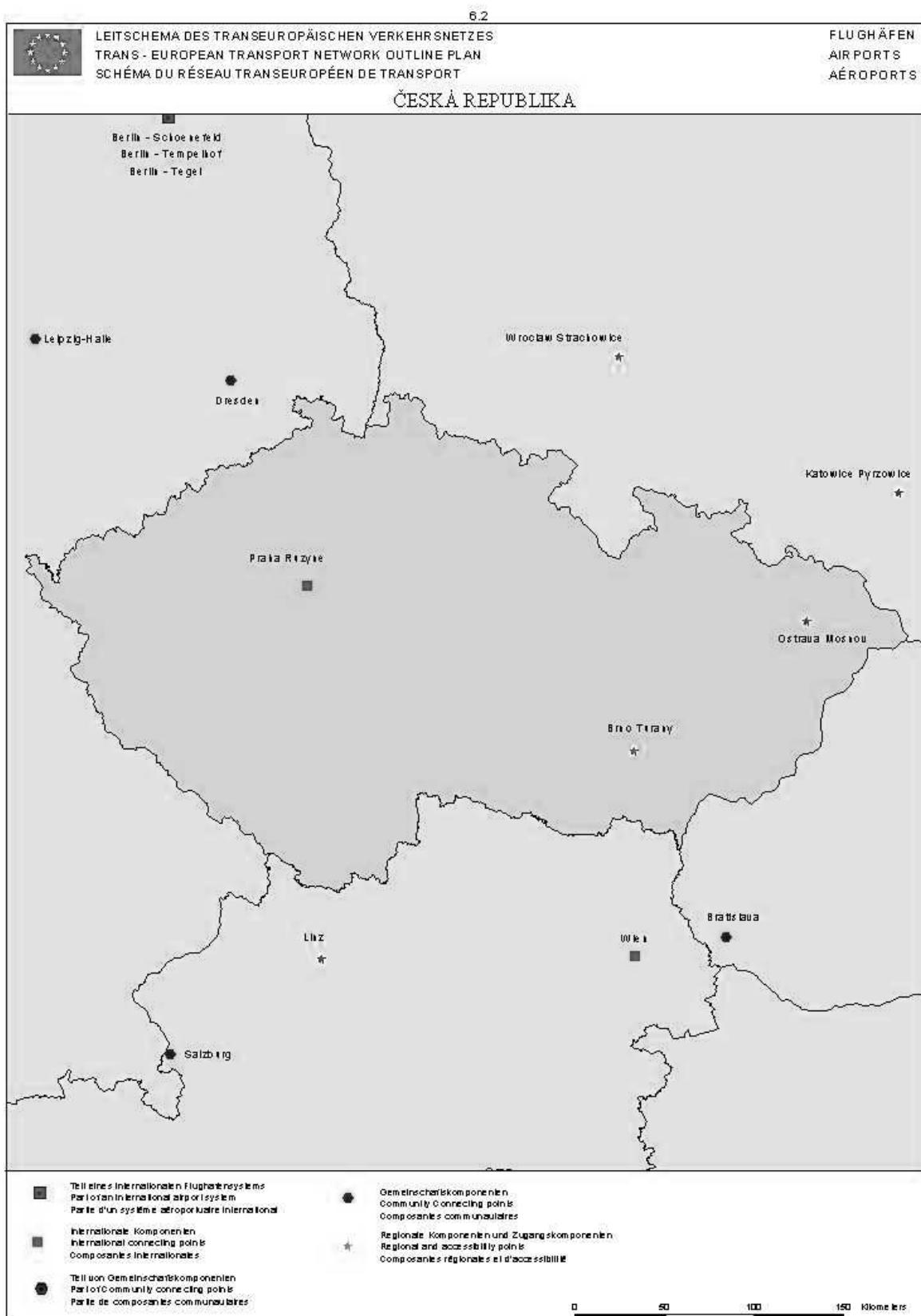
▼A1



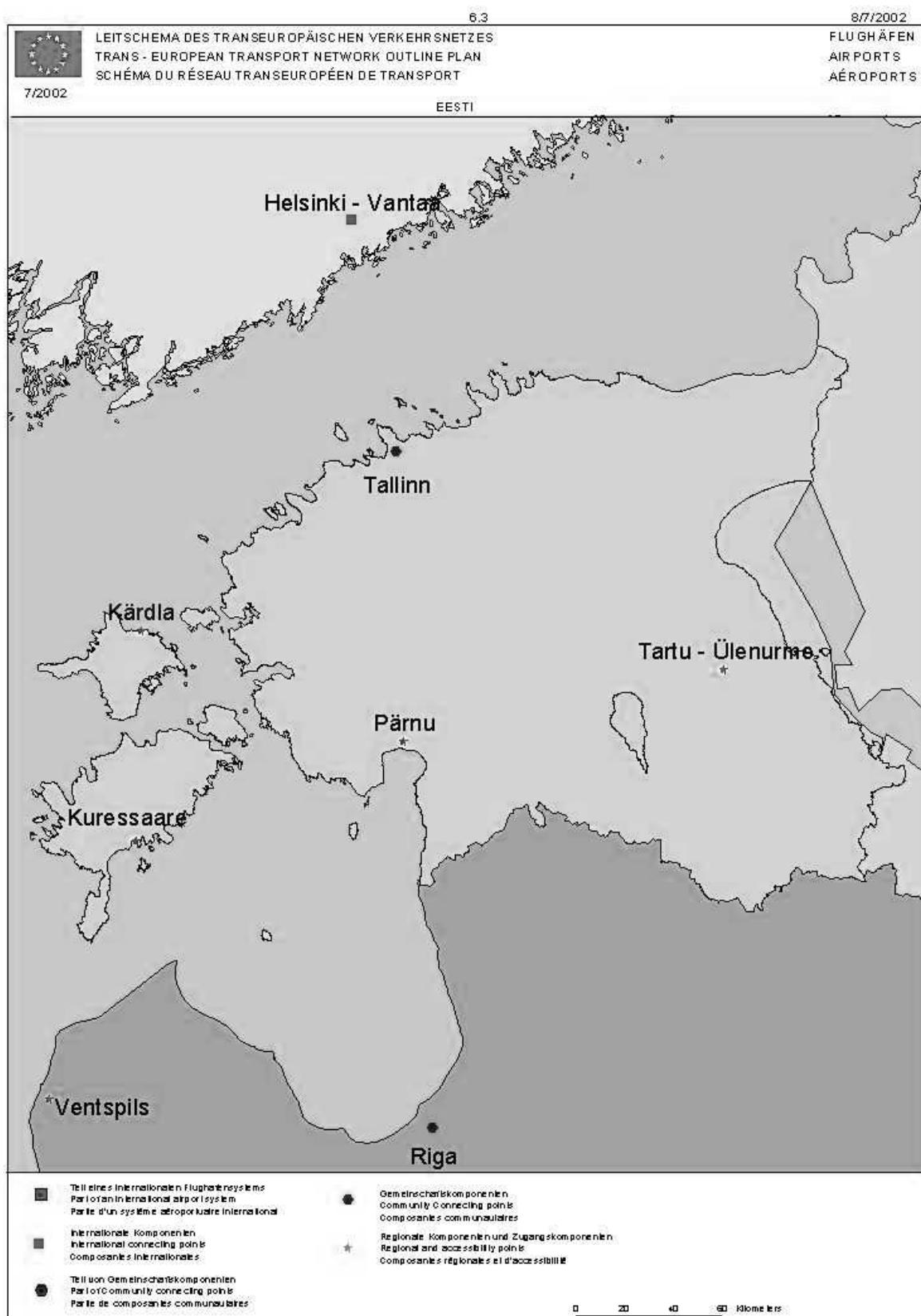
▼A1



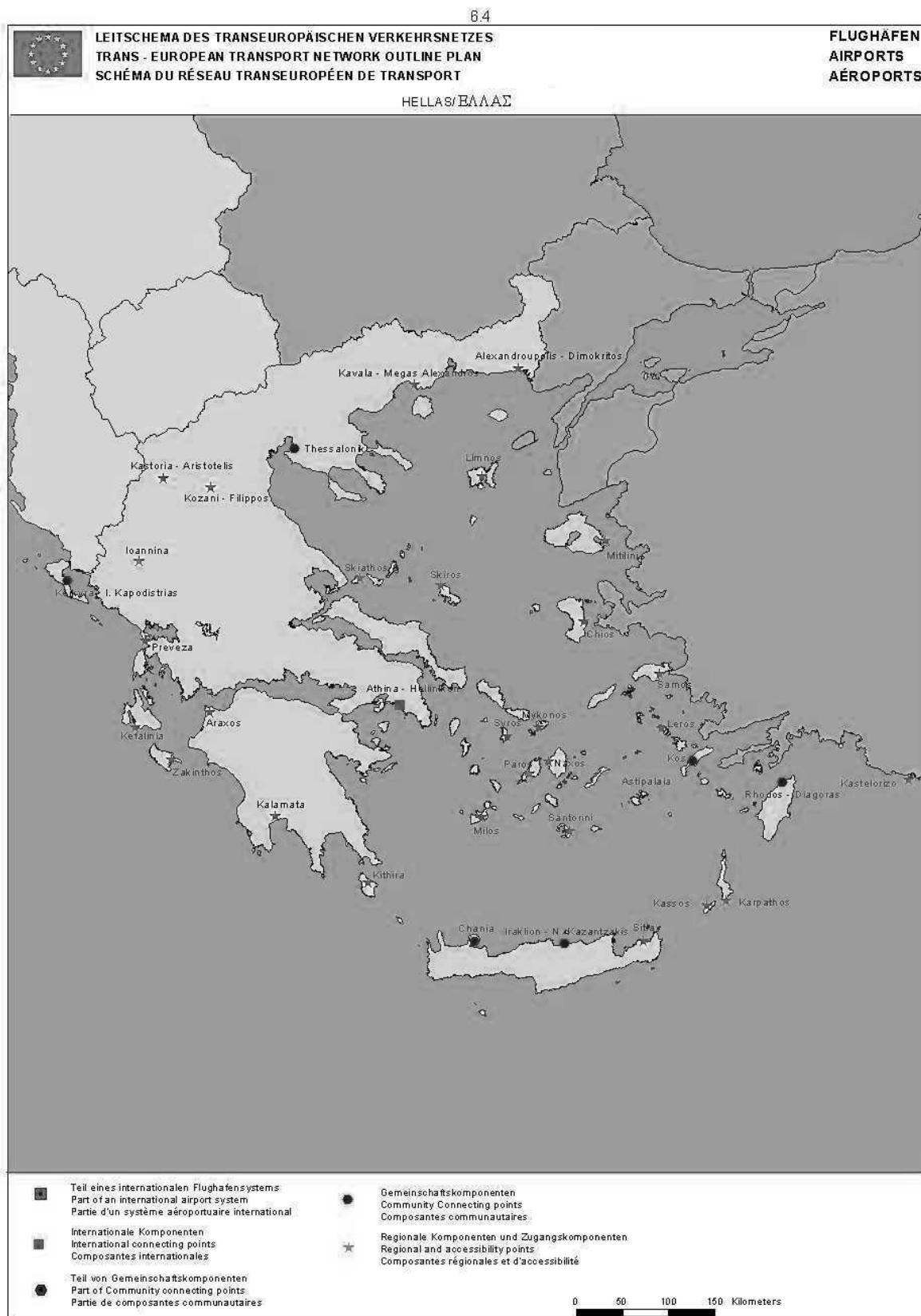
▼A1



▼A1



▼A1



▽ A1



▼A1



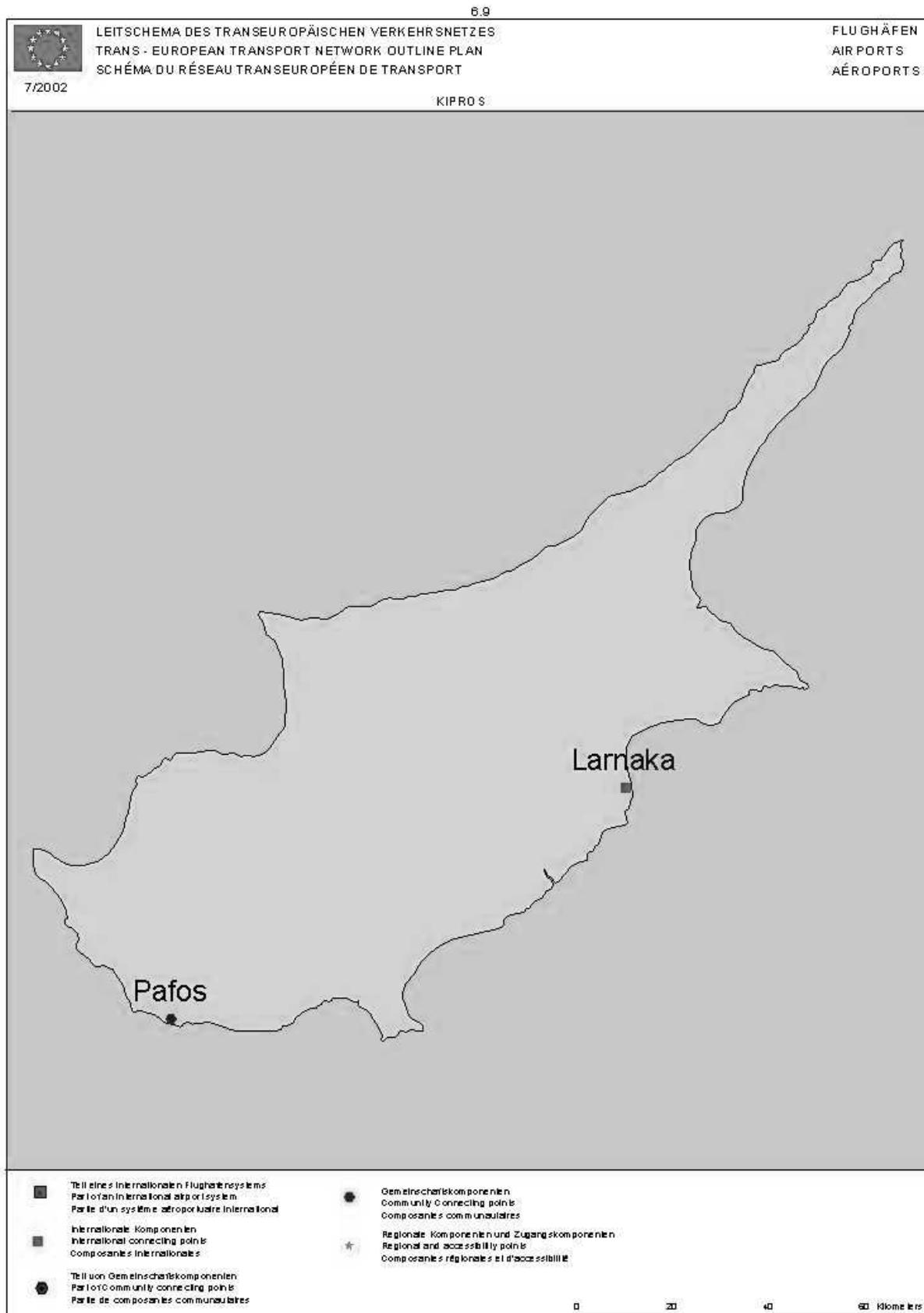
▼A1



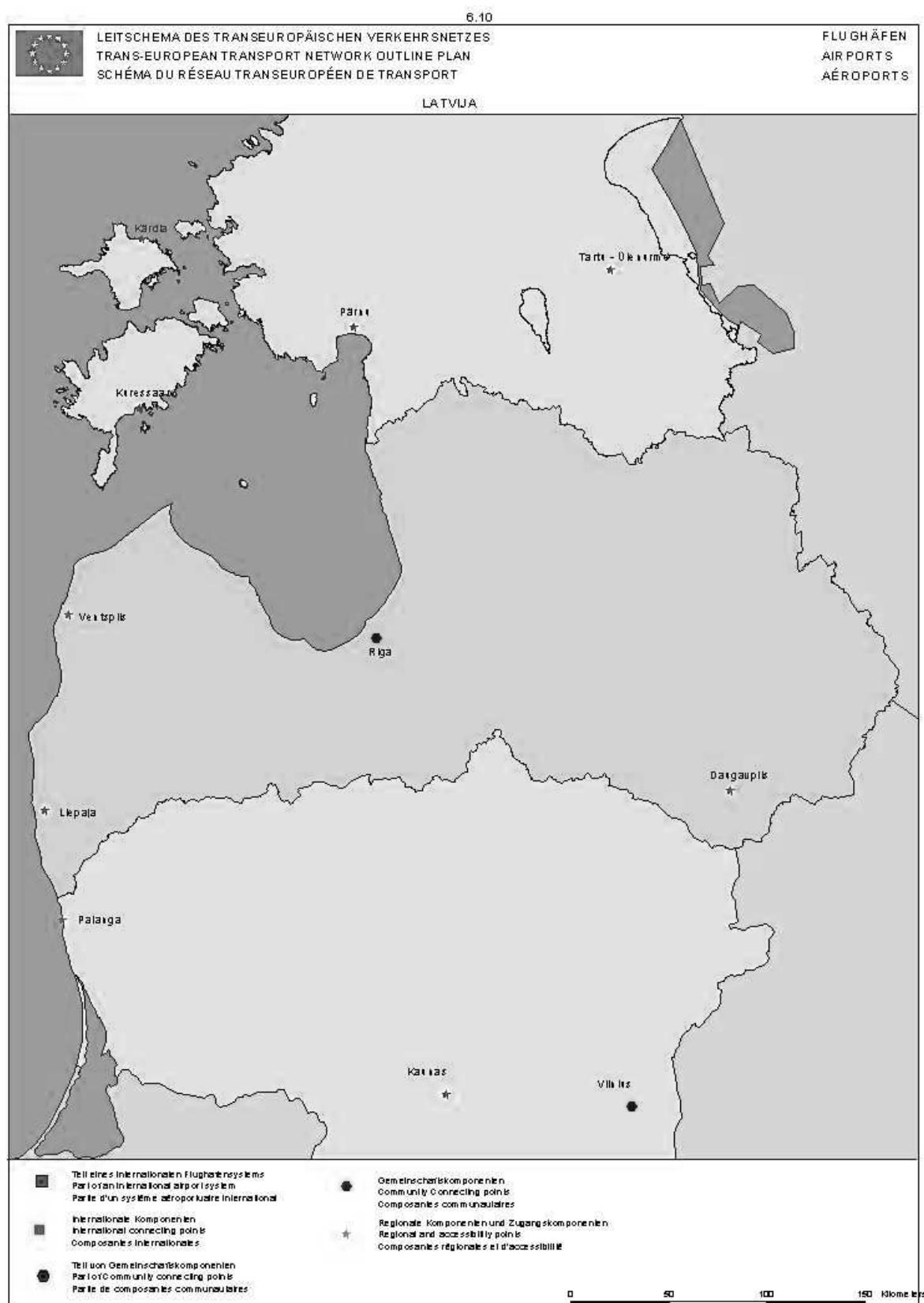
▼A1



▼ A1



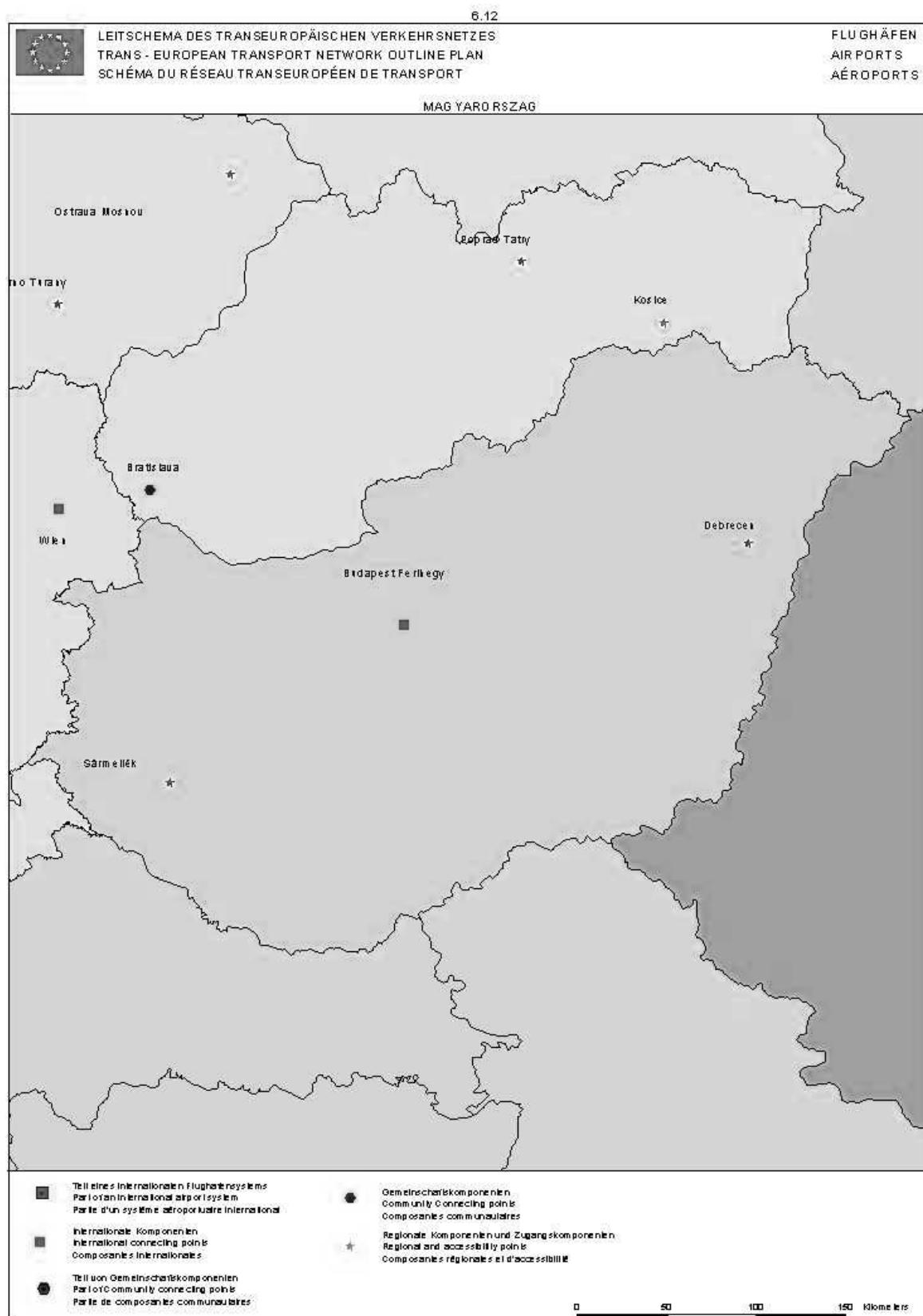
▼A1



▼A1



▼A1

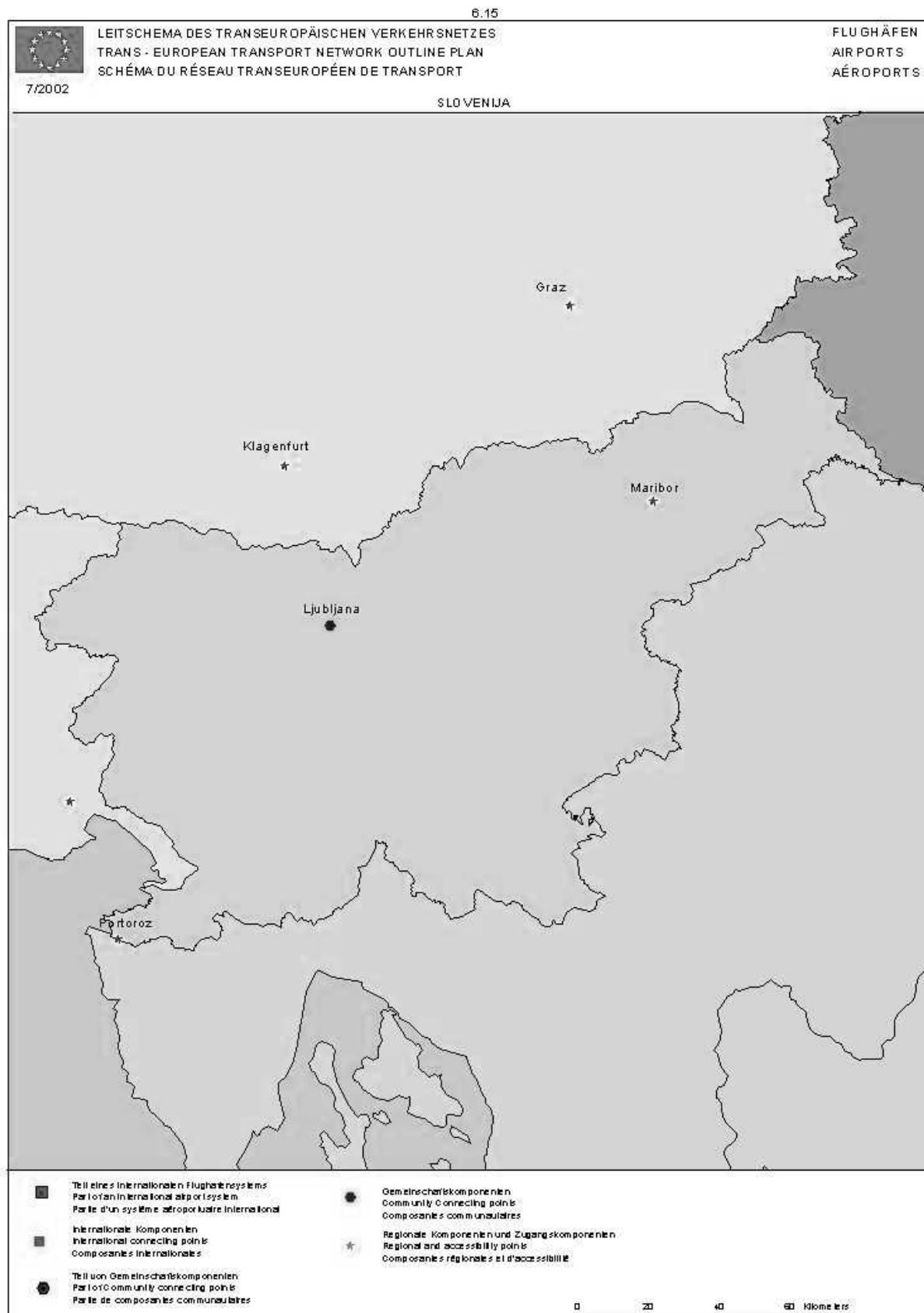


▼A1

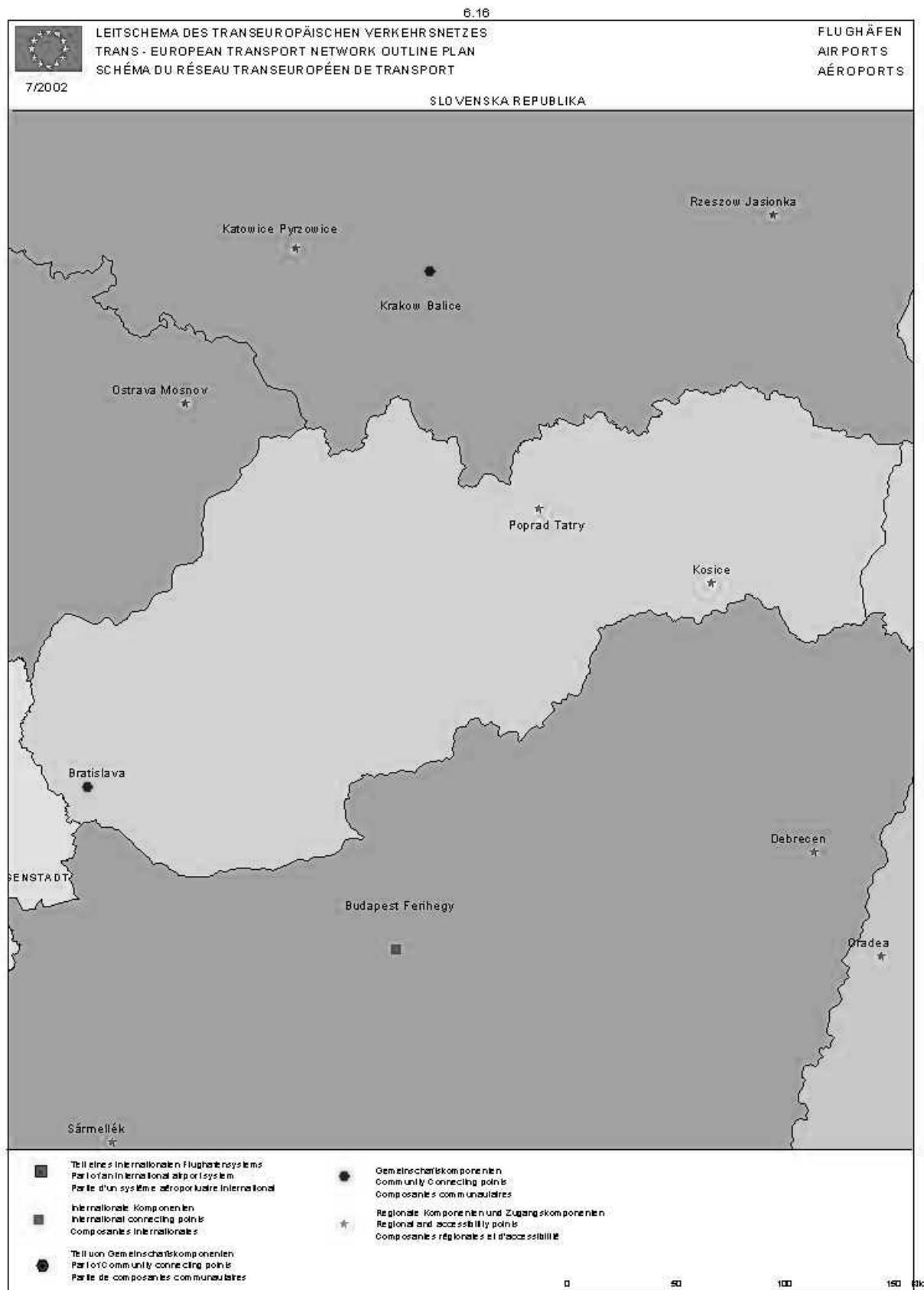
▼A1



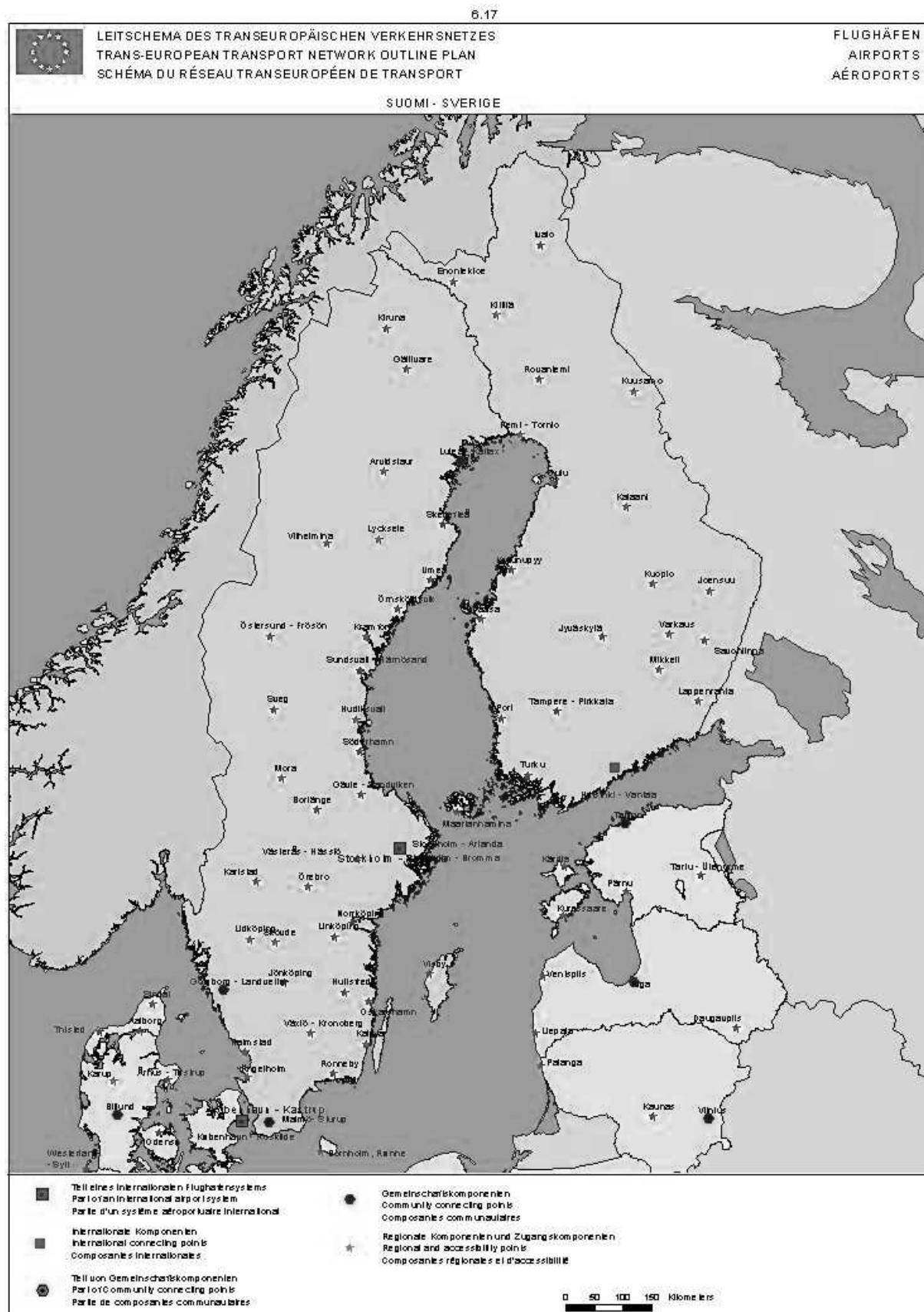
▼A1



▼A1



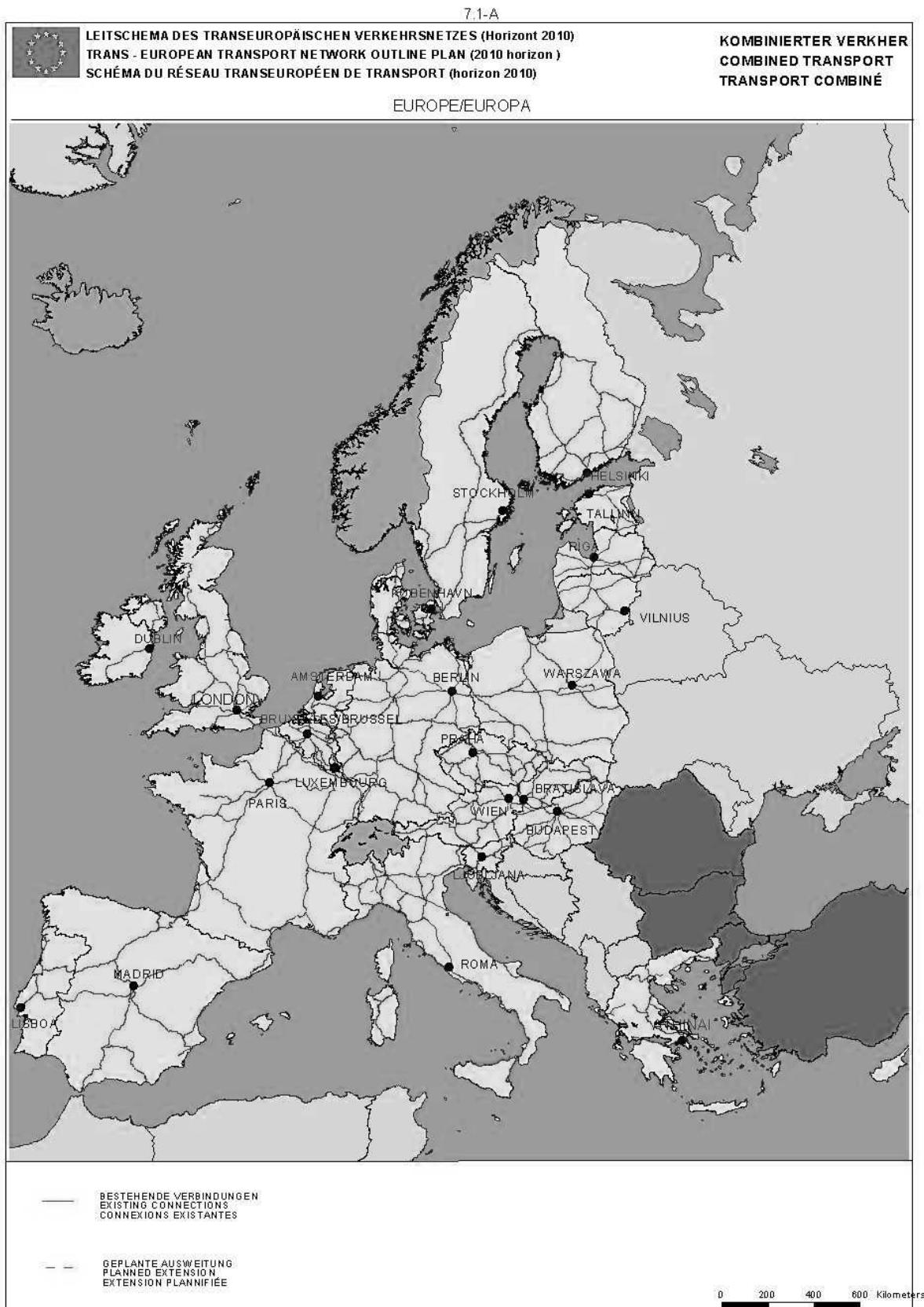
▼A1



▼B

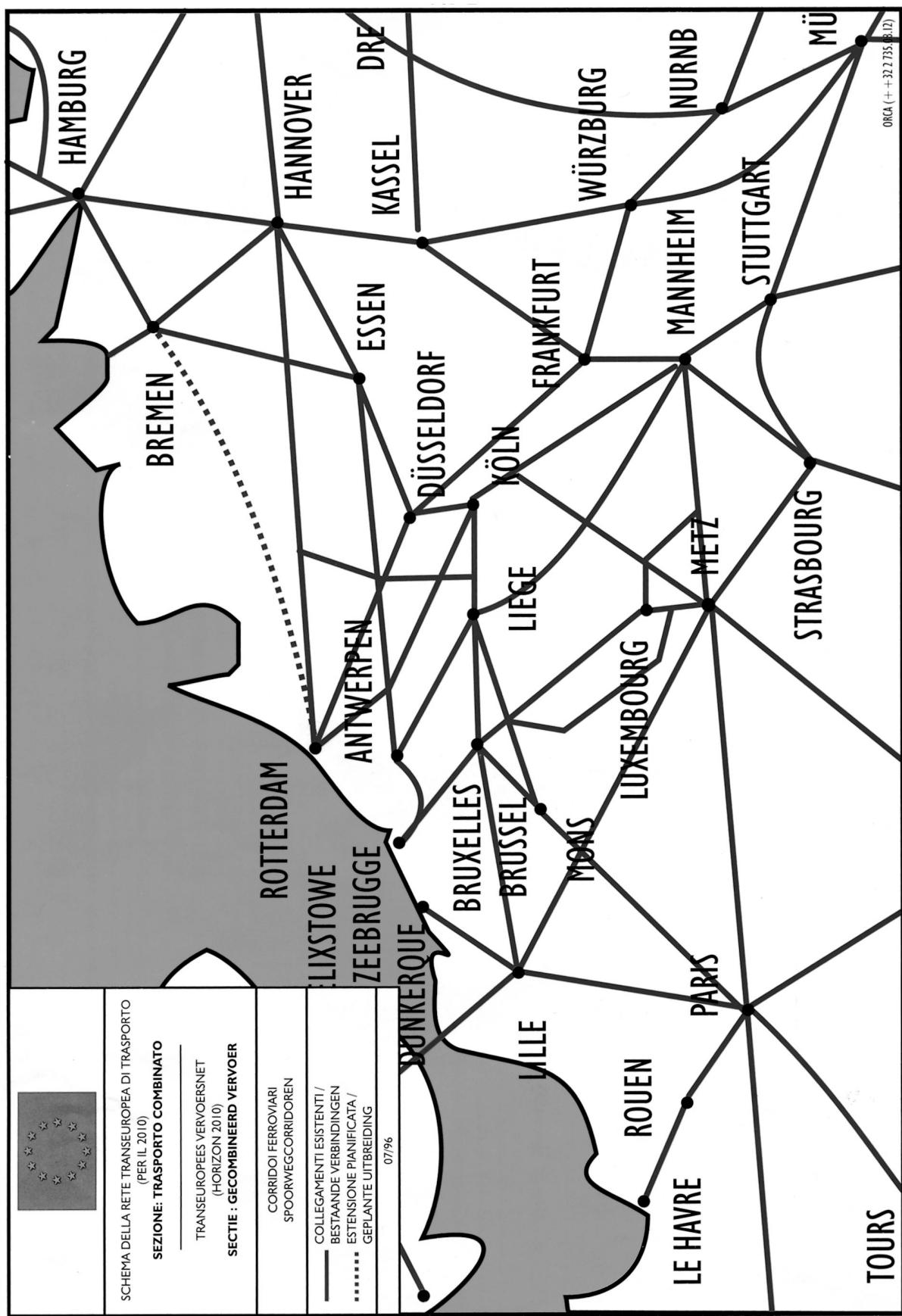
SEZIONE 7

RETE DI TRASPORTO COMBINATO

▼A1

▼B

7.I-B



▼M1

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

- Sezione 2: Rete stradale
- Sezione 3: Rete ferroviaria
- Sezione 4: Rete delle vie navigabili e porti di navigazione interna
- Sezione 5: Porti marittimi
- Sezione 6: Aeroporti
- Sezione 7: Rete di trasporto combinato
- Sezione 8: Rete di gestione e di informazione concernente il traffico marittimo
- Sezione 9: Rete di gestione del traffico aereo
- Sezione 10: Rete di posizionamento e di navigazione

*Sezione 2***Rete stradale**

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

- A. lo sviluppo della rete, in particolare:
 - l'ampliamento di autostrade o la ristrutturazione di strade di qualità elevata,
 - la realizzazione o la ristrutturazione di tangenziali metropolitane o di agglomerati urbani,
 - il rafforzamento dell'interoperabilità delle reti nazionali;
- B. lo sviluppo dei sistemi di gestione del traffico e di informazione degli utenti, in particolare:
 - la creazione di infrastrutture telematiche di raccolta di dati sul traffico,
 - lo sviluppo dei centri di informazione sul traffico e dei centri di controllo del traffico, compreso lo scambio di dati fra centri di informazione sul traffico di diversi paesi,
 - la creazione di servizi di informazione stradale, in particolare RDS-TMC⁽¹⁾,
 - l'interoperabilità tecnica delle infrastrutture telematiche.

*Sezione 3***Rete ferroviaria**

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

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

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

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

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

- 1) accesso al porto per via navigabile;

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

(¹) Sistema di messaggio digitale relativo al traffico stradale, basato sulla radio, che permette di accordare il flusso di messaggio generale alle esigenze individuali dell'utente della strada.

▼M1

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

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

▼B**Gestione del traffico**

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

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

▼M1*Sezione 5***Porti marittimi****1. Condizioni comuni ai progetti d'interesse comune riguardanti i porti marittimi inclusi nella rete**

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

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

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

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

Specifiche del progetto	Categorie di porti
I. Promozione del trasporto marittimo a corto raggio	Progetti relativi ai porti della categoria A
Infrastruttura necessaria per lo sviluppo del trasporto marittimo e marittimo-fluviale a corto raggio	Progetti relativi ai porti della categoria A e B Progetti relativi ai porti delle categorie A, B e C

▼M1

Specifiche del progetto	Categorie di porti
Creazione o miglioramento dell'accesso all'hinterland che collega il porto ai vari elementi della rete transeuropea di trasporto mediante collegamenti ferroviari, stradali o per via navigabile	Progetti relativi ai porti della categoria A
Adeguamento dell'accesso esistente all'hinterland che collega il porto ai vari elementi della rete transeuropea di trasporto mediante collegamenti ferroviari, stradali e per via navigabile	Progetti relativi ai porti delle categorie A e B

III. Infrastruttura portuale all'interno della zona portuale

Adeguamento dell'infrastruttura portuale per aumentare l'efficienza intermodale	Progetti relativi ai porti delle categorie A e B
Miglioramento dell'infrastruttura portuale, in particolare nei porti insulari e nelle regioni periferiche e ultraperiferiche	Progetti relativi ai porti della categoria C
Sviluppo e installazione di sistemi di gestione e informativi, come ad esempio l'EDI (interscambio di dati elettronici) o di altri sistemi di gestione elettronica del traffico merci e passeggeri che utilizzano tecnologie integrate	Progetti relativi ai porti delle categorie A, B e C
Sviluppo degli impianti portuali di raccolta per i rifiuti	Progetti relativi ai porti delle categorie A, B e C

▼B*Sezione 6***Aeroporti****I. Criteri di selezione degli aeroporti di interesse comune**

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

1. I punti di collegamento internazionali comprendono:
 - qualsiasi aeroporto o sistema aeroportuale ⁽¹⁾:
 - con volume annuo di movimento passeggeri pari o superiore a 5 000 000 meno il 10 %, oppure
 - con volume annuo di movimento di aerei commerciali pari o superiore a 100 000, oppure
 - con volume annuo di carico pari o superiore a 150 000 t, oppure
 - con volume annuo di movimento di passeggeri extracomunitari pari o superiore a 1 000 000,
 - oppure
 - qualsiasi nuovo aeroporto creato per sostituire un punto di collegamento internazionale esistente che non possa più svilupparsi sul sito.
2. I punti di collegamento comunitari comprendono:
 - qualsiasi aeroporto o sistema aeroportuale:
 - con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 1 000 000 meno il 10 % e 4 499 999 oppure
 - con volume annuo di carico compreso tra 50 000 e 149 999 t oppure
 - con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 500 000 e 899 999 con 30 % minimo di traffico non nazionale oppure
 - con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 300 000 e 899 999 e situato all'esterno del continente europeo ad oltre 500 km dal punto di collegamento internazionale più vicino,
 - oppure
 - qualsiasi nuovo aeroporto creato per sostituire un punto di collegamento comunitario esistente che non possa più svilupparsi sul sito.

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

▼B

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

- con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 500 000 e 899 999 con meno del 30 % di traffico non nazionale, oppure
- con volume annuo di movimento passeggeri compreso tra 250 000 meno 10 % e 499 999, oppure
- con volume annuo di carico compreso tra 10 000 e 49 999 t, oppure
- situato su un'isola di uno Stato membro, oppure
- situato in una regione interclusa della Comunità e che offre servizi commerciali con aerei aventi una massa massima al decollo superiore a 10 t.

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

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

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

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

▼B

(*) La presente tabella non esclude l'estensione delle azioni in questione ad altri punti di collegamento in taluni casi particolari debitamente giustificati.

*Sezione 7***Rete di trasporto combinato**

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

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

▼M1

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

▼B

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

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

È considerato d'interesse comune qualsiasi progetto:

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

*Sezione 9***Rete di gestione del traffico aereo**

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

VB

Tali progetti riguardano:

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

*Sezione 10***Rete di posizionamento e di navigazione**

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

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

▼B*ALLEGATO III***▼M1****ELENCO DEI QUATTORDICI PROGETTI PRESCELTI DAI CONSIGLI
EUROPEI DI ESSEN DEL 1994 E DI DUBLINO DEL 1996****▼B**

1. Treno ad alta velocità/trasporto combinato Nord-Sud
Norimberga — Erfurt — Halle/Lipsia — Berlino
Asse Brennero Verona — Monaco
2. Treno ad alta velocità (Parigi) — Bruxelles — Colonia — Amsterdam — Londra
Belgio: frontiera F/B — Bruxelles — Liegi — frontiera B/D
Bruxelles — frontiera B/NL
Regno Unito: Londra — accesso al tunnel della Manica
Paesi Bassi: frontiera B/NL — Rotterdam — Amsterdam
Germania: (Aquisgrana) G 27 Colonia — Reno/Meno
3. Treno ad alta velocità Sud
Madrid — Barcellona — Perpignan — Montpellier
Madrid — Vitoria — Dax
4. Treno ad alta velocità Est
Parigi — Metz — Strasburgo — Appenweier — (Karlsruhe) con raccordi con Metz — Saarbrücken — Mannheim e Metz — Lussemburgo
5. Ferrovia convenzionale/trasporto combinato: Linea Betuwe
Rotterdam — frontiera NL/D — (Reno/Ruhr)
6. Treno ad alta velocità/trasporto combinato Francia—Italia
Lione — Torino
Torino — Milano — Venezia — Trieste
7. Autostrade greche: Rio — Antirio, Patrasso — Atene — Tessalonica — Promahon: (frontiera Grecia/Bulgaria) e Via Egnatia: Igoumenitsa — Salonicco — Alexandroupolis — Ormenio (frontiera Grecia/Bulgaria) — Kipi (frontiera Grecia/Turchia)
8. Collegamento multimodale Portogallo/Spagna con il resto dell'Europa, con l'adeguamento di collegamenti ferroviari, stradali, marittimi e aerei nei tre corridoi iberici seguenti:
— Galizia (La Coruña)/Portogallo (Lisbona),
— Irún/Portogallo (Valladolid-Lisbona),
— corridoio sudoccidentale (Lisbona-Siviglia)
9. Collegamento ferroviario convenzionale Cork — Dublino — Belfast — Larne — Stranraer
10. Aeroporto della Malpensa (Milano)
11. Collegamento fisso ferrovia/strada tra Danimarca e Svezia (collegamento fisso Øresund) comprese le strade di accesso stradali, ferroviarie, aeree
12. Triangolo nordico (ferrovia/strada)
13. Collegamento stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux
14. Linea principale costa occidentale (ferrovia)

▼B