

# Gazzetta ufficiale C 273

## dell'Unione europea



Edizione  
in lingua italiana

### Comunicazioni e informazioni

64° anno  
8 luglio 2021

#### Sommario

#### III Atti preparatori

#### CONSIGLIO

|               |   |    |
|---------------|---|----|
| 2021/C 273/01 | Posizione (UE) n. 32/2021 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)<br>Adottata dal Consiglio il 14 giugno 2021 ..... | 1  |
| 2021/C 273/02 | Motivazione del Consiglio: Posizione (UE) n. 32/2021 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) .....                  | 14 |

IT



## III

(Atti preparatori)

## CONSIGLIO

**POSIZIONE (UE) N. 32/2021 DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA**

**in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)**

**Adottata dal Consiglio il 14 giugno 2021**

(2021/C 273/01)

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 europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> istituisce un quadro comune per la creazione di reti di interoperabilità evolute nell'Unione, al servizio dei suoi cittadini, con l'obiettivo di rafforzare la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e, contribuendo alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti e della mobilità, rafforzando così il mercato interno. La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) comprende una struttura a due livelli composta di una rete globale e di una rete centrale. La rete globale garantisce la connettività di tutte le regioni dell'Unione, mentre la rete centrale è composta da quelle parti della rete globale che sono della massima importanza strategica per l'Unione. Il regolamento (UE) n. 1315/2013 stabilisce obiettivi di completamento vincolanti, nello specifico l'obbligo di completare la rete centrale entro il 2030 e la rete globale entro il 2050, in particolare conferendo priorità ai collegamenti transfrontalieri, migliorando l'interoperabilità e contribuendo all'integrazione multimodale delle infrastrutture di trasporto dell'Unione.
- (2) Nonostante la necessità di completare la TEN-T e le scadenze vincolanti per provvedervi, l'esperienza ha dimostrato che molti investimenti volti al completamento della TEN-T sono soggetti a molteplici, diverse e complesse procedure di rilascio delle autorizzazioni, di appalto transfrontaliere e di altro tipo. Tale situazione mette a repentaglio la realizzazione tempestiva dei progetti e, in molti casi, porta a ritardi significativi e a un aumento dei costi. Inoltre, possono sorgere incertezze per i promotori dei progetti e i potenziali investitori privati e, in

<sup>(1)</sup> GU C 62 del 15.2.2019, pag. 269.

<sup>(2)</sup> GU C 168 del 16.5.2019, pag. 91.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 13 febbraio 2019 (GU C 449 del 23.12.2020, pag. 576) e posizione del Consiglio in prima lettura del 14 giugno 2021. Posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

alcuni casi, tali incertezze potrebbero persino far sì che i progetti non siano realizzati come inizialmente previsto. La presente direttiva intende affrontare tali questioni e consentire un completamento sincronizzato e tempestivo della TEN-T, agendo in modo armonizzato a livello dell'Unione. In fase di elaborazione dei loro piani e programmi nazionali, gli Stati membri dovrebbero tenere conto dello sviluppo della TEN-T, in conformità dell'articolo 49, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1315/2013.

- (3) La presente direttiva dovrebbe riguardare le procedure connesse ai progetti, comprese quelle relative alla valutazione di impatto ambientale. Dovrebbe tuttavia lasciare impregiudicate la pianificazione urbana o dell'uso del suolo, le procedure relative all'aggiudicazione di appalti pubblici, e le iniziative intraprese a livello strategico che non sono connesse a un progetto, quali le valutazioni ambientali strategiche, la pianificazione pubblica del bilancio e i piani di trasporto nazionali o regionali. Al fine di aumentare l'efficienza delle procedure di rilascio delle autorizzazioni e di garantire l'elevata qualità della documentazione progettuale, i promotori dei progetti dovrebbero effettuare i lavori preparatori, come le relazioni e gli studi preliminari, prima dell'inizio della procedura di rilascio delle autorizzazioni. La presente direttiva non dovrebbe applicarsi alle procedure dinanzi a un'autorità competente a conoscere di ricorsi amministrativi, a organi giurisdizionali.
- (4) La presente direttiva dovrebbe applicarsi ai progetti che rientrano nelle sezioni della rete centrale TEN-T individuate in via preliminare elencate nell'allegato della presente direttiva e ad altri progetti sui corridoi della rete centrale il cui costo totale supera i 300 000 000 EUR. I progetti che superano tale importo sono spesso di importanza strategica per la realizzazione della strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e contribuiscono al conseguimento degli obiettivi del regolamento (UE) n. 1315/2013. I corridoi della rete centrale sono individuati attraverso l'allineamento che figura nel regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup> e le mappe della rete centrale che figurano nel regolamento (UE) n. 1315/2013. La base tecnica di tali mappe è fornita dal sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la TEN-T (TENtec), che contiene un più alto livello di dettaglio per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto transeuropee.
- (5) I progetti riguardanti esclusivamente le applicazioni telematiche, le nuove tecnologie e le innovazioni dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva in quanto la loro realizzazione non è limitata alla sola rete centrale.
- (6) Gli Stati membri possono tuttavia applicare la presente direttiva ad altri progetti sulla rete centrale e sulla rete globale, compresi progetti riguardanti esclusivamente le applicazioni telematiche, le nuove tecnologie e le innovazioni, al fine di conseguire un approccio armonizzato per i progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto. La pubblicazione, da parte delle autorità nazionali, di elenchi dei singoli progetti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva potrebbe aumentare la trasparenza per i promotori dei progetti per quanto concerne i lavori in corso e futuri lungo la TEN-T.
- (7) Date le diverse valutazioni ambientali previste dalla pertinente normativa dell'Unione e nazionale, necessarie per il rilascio delle autorizzazioni per i progetti relativi alla rete centrale, gli Stati membri dovrebbero istituire, ove fattibile e opportuno, una procedura semplificata che soddisfi i requisiti di tali normative dell'Unione e nazionali, al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi stabiliti dalla presente direttiva mirati a rafforzare la razionalizzazione delle misure.
- (8) Se del caso, si dovrebbe riservare un trattamento prioritario ai progetti rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva. Tale trattamento può comprendere scadenze più brevi, procedure simultanee o tempistiche limitate per i ricorsi, garantendo al contempo la possibilità di raggiungere anche gli obiettivi di altre politiche orizzontali, quali le politiche ambientali volte a evitare, prevenire, ridurre o controbilanciare gli effetti negativi sull'ambiente, in conformità del diritto dell'Unione e nazionale. I contesti giuridici di numerosi Stati membri riservano un trattamento prioritario a talune categorie di progetti sulla base della loro importanza strategica per l'economia. Ove un tale trattamento prioritario sia previsto all'interno di un contesto giuridico nazionale, lo si dovrebbe applicare automaticamente ai progetti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva. Tuttavia, agli Stati membri dovrebbe essere consentito di provare procedure specifiche di rilascio delle autorizzazioni per un numero limitato di progetti, al fine di valutarne l'eventuale estensione ad altri progetti. Nel corso di tale periodo di prova, lo Stato membro interessato non dovrebbe essere obbligato ad applicare tali procedure di prova ad altri progetti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
- (9) Al fine di consentire una gestione chiara della procedura complessiva e di fornire ai promotori dei progetti un punto di contatto, i progetti sui corridoi della rete centrale dovrebbero essere sostenuti da procedure efficienti di concessione delle autorizzazioni. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero designare una o più autorità a seconda dei contesti giuridici e degli assetti amministrativi nazionali, nonché dei tipi di progetti interessati. Qualora uno Stato membro designi più autorità, dovrebbe garantire che sia designata un'unica autorità per un dato progetto e una data procedura di concessione delle autorizzazioni.

<sup>(5)</sup> Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

- (10) La designazione di un'autorità che funga da punto di contatto per il promotore del progetto dovrebbe ridurre la complessità, migliorare l'efficienza e aumentare la trasparenza delle procedure. Dovrebbe altresì accrescere, se del caso, la cooperazione tra Stati membri. Le procedure dovrebbero promuovere una reale cooperazione tra i promotori dei progetti e l'autorità designata.
- (11) L'autorità designata può anche essere incaricata di compiti connessi al coordinamento e all'autorizzazione, conformemente al diritto dell'Unione e nazionale, di progetti specifici per la ricostruzione di infrastrutture sulla rete centrale in caso di catastrofi naturali o provocate dall'uomo.
- (12) La procedura prevista dalla presente direttiva non dovrebbe pregiudicare l'osservanza dei requisiti stabiliti dal diritto internazionale e dell'Unione, ivi compresi i requisiti in materia di tutela ambientale e della salute umana. La presente direttiva non dovrebbe comportare un abbassamento degli standard destinati ad evitare, prevenire, ridurre o controbilanciare gli effetti negativi sull'ambiente.
- (13) Data l'urgenza di completare la rete centrale, la semplificazione delle procedure di concessione delle autorizzazioni dovrebbe essere accompagnata da un termine per le procedure che conducono all'adozione di una decisione di autorizzazione a realizzare le infrastrutture di trasporto. Tale termine dovrebbe incoraggiare una gestione più efficiente di tutte le procedure e non dovrebbe in alcun modo compromettere gli elevati standard di tutela ambientale e di partecipazione del pubblico dell'Unione. In casi debitamente giustificati, anche in presenza di circostanze impreviste o ove necessario a fini di tutela dell'ambiente, dovrebbe essere possibile prorogare il termine per le procedure di concessione delle autorizzazioni. La proroga potrebbe ad esempio corrispondere a un periodo di tempo o con riferimento a una data, o a un evento certo futuro. Il termine prorogato non dovrebbe includere, in particolare, il tempo necessario per avviare procedure di ricorso amministrativo o giudiziale o ricorsi giurisdizionali dinanzi a organi giurisdizionali. Gli Stati membri non dovrebbero essere ritenuti responsabili qualora il mancato rispetto del termine sia dovuto al promotore del progetto, ad esempio nel caso in cui quest'ultimo non abbia rispettato i termini stabiliti nel diritto nazionale o i termini indicativi stabiliti dall'autorità designata o abbia agito con ingiustificato ritardo.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per garantire che i ricorsi che mettono in discussione la legalità sostanziale o procedurale di una decisione di autorizzazione siano trattati nella maniera più efficiente possibile.
- (15) I progetti infrastrutturali della TEN-T che riguardano due o più Stati membri devono affrontare sfide particolari per quanto attiene al coordinamento delle procedure di concessione delle autorizzazioni. Pertanto, le autorità designate degli Stati membri interessati dovrebbero cooperare per coordinare i propri calendari e concordare un calendario comune relativamente alla procedura di concessione delle autorizzazioni, nella misura in cui tale coordinamento dei calendari e la definizione di tale calendario comune siano possibili e appropriati tenuto conto del grado di preparazione o di maturità del progetto, che dipende principalmente dal promotore del progetto, in particolare dalla data in cui quest'ultimo ha notificato il progetto all'autorità designata di ciascuno di tali Stati membri.
- (16) I coordinatori europei designati in conformità del regolamento (UE) n. 1315/2013 dovrebbero essere informati in merito alle procedure pertinenti al fine di agevolarne la sincronizzazione e il completamento, in vista della tempestiva attuazione della rete centrale entro il 2030.
- (17) Se la TEN-T è estesa a paesi terzi, in linea con le mappe indicative di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013, tali paesi terzi dovrebbero essere invitati ad applicare, se del caso, norme analoghe a quelle stabilite nella presente direttiva.
- (18) Gli appalti pubblici nell'ambito di progetti transfrontalieri dovrebbero essere indetti in conformità dei trattati e, se del caso, della direttiva 2014/24/UE <sup>(6)</sup> o 2014/25/UE <sup>(7)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio. Per garantire l'efficace completamento dei progetti transfrontalieri della rete centrale, gli appalti pubblici indetti da un organismo comune dovrebbero essere soggetti al diritto nazionale di uno Stato membro. In deroga al diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici, si dovrebbe applicare, in linea di principio, il diritto nazionale dello Stato membro in cui l'organismo comune ha la propria sede legale. Dovrebbe restare possibile determinare il diritto nazionale applicabile attraverso un accordo intergovernativo. Per un appalto pubblico indetto da una controllata di un organismo comune, tale controllata dovrebbe applicare il diritto nazionale di uno degli Stati membri interessati, che potrebbe essere il diritto nazionale applicabile all'organismo comune. Ai fini della certezza del diritto, è opportuno che le attuali strategie in materia di appalti continuino ad applicarsi agli organismi comuni istituiti prima della data di entrata in vigore della presente direttiva.

<sup>(6)</sup> Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

<sup>(7)</sup> Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

- (19) La Commissione non è sistematicamente coinvolta nell'autorizzazione dei singoli progetti. Tuttavia, in alcuni casi, certi aspetti della preparazione del progetto sono subordinati al rilascio di un nulla-osta a livello dell'Unione. Ove sia coinvolta nelle procedure, la Commissione riserva un trattamento prioritario ai progetti dell'Unione e garantisce certezza ai promotori del progetto. In alcuni casi può essere richiesta l'approvazione per gli aiuti di Stato. Fatti salvi i termini stabiliti dalla presente direttiva e in linea con il Codice delle migliori pratiche applicabili nei procedimenti di controllo degli aiuti di Stato, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di richiedere alla Commissione di gestire progetti relativi alla rete centrale che ritengano prioritari applicando scadenze più prevedibili sulla base dei casi trattati o di una pianificazione concordata.
- (20) L'attuazione dei progetti infrastrutturali della rete centrale dovrebbe essere altresì supportata da orientamenti della Commissione volti a fare maggiore chiarezza in merito all'attuazione di certe tipologie di progetti, assicurando il rispetto dell'*acquis* dell'Unione. A tale riguardo, la comunicazione della Commissione del 27 aprile 2017 dal titolo «Un piano d'azione per la natura, i cittadini e l'economia», fornisce orientamenti e chiarisce maggiormente le modalità per conformarsi alla direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(8)</sup> e la direttiva 92/43/CEE del Consiglio <sup>(9)</sup>. Al fine di ottenere il miglior rapporto qualità/prezzo nell'utilizzo dei fondi pubblici, dovrebbe essere offerto ai progetti un sostegno diretto in relazione agli appalti pubblici.
- (21) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, in particolare lo snellimento delle misure per il progresso della realizzazione della TEN-T, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della necessità di rafforzare il quadro delle procedure di concessione delle autorizzazioni per i progetti per la TEN-T agendo in modo armonizzato a livello dell'Unione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (22) Al fine di garantire la certezza del diritto, la presente direttiva non dovrebbe applicarsi alle procedure di concessione delle autorizzazioni avviate prima della data del suo recepimento,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle procedure di rilascio delle autorizzazioni necessarie al fine di autorizzare la realizzazione di:

- a) progetti che rientrano nelle sezioni della rete centrale individuate in via preliminare elencate nell'allegato;
- b) altri progetti sui corridoi della rete centrale, individuati ai sensi dell'articolo 44, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013, il cui costo totale supera i 300 000 000 EUR;

ad eccezione dei progetti riguardanti esclusivamente le applicazioni telematiche, le nuove tecnologie e le innovazioni ai sensi degli articoli 31 e 33 di tale regolamento.

La presente direttiva si applica anche agli appalti pubblici relativi a progetti transfrontalieri che rientrano nell'ambito di applicazione della stessa.

2. Gli Stati membri possono decidere di applicare la presente direttiva ad altri progetti sulla rete centrale e sulla rete globale, compresi progetti riguardanti esclusivamente le applicazioni telematiche, le nuove tecnologie e le innovazioni di cui al paragrafo 1. Gli Stati membri comunicano la propria decisione alla Commissione.

<sup>(8)</sup> Direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (GU L 20 del 26.1.2020, pag. 7).

<sup>(9)</sup> 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 (GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7).

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:

- 1) «decisione di autorizzazione»: la decisione o la serie di decisioni, che possono essere di carattere amministrativo, adottate simultaneamente o successivamente da una o più autorità di uno Stato membro, a esclusione delle autorità amministrative e giurisdizionali competenti a conoscere dei ricorsi in virtù di un ordinamento giuridico interno e di un diritto amministrativo nazionale che stabiliscono se il promotore di un progetto ha diritto a realizzare il progetto nell'area geografica interessata fatte salve altre decisioni eventualmente adottate nell'ambito di una procedura di ricorso amministrativo o giurisdizionale;
- 2) «procedura di concessione delle autorizzazioni»: qualsiasi procedura da seguire in relazione a un singolo progetto che rientra nell'ambito di applicazione della presente direttiva al fine di ottenere la decisione di autorizzazione richiesta dall'autorità o dalle autorità di uno Stato membro, ai sensi del diritto dell'Unione o nazionale ad eccezione della pianificazione urbana o dell'uso del suolo, delle procedure relative all'aggiudicazione di appalti pubblici, e delle iniziative intraprese a livello strategico che non riguardano un progetto specifico, quali le valutazioni ambientali strategiche, la pianificazione pubblica del bilancio e i piani di trasporto nazionali o regionali;
- 3) «progetto»: una proposta di costruzione, adeguamento o modifica di una determinata sezione dell'infrastruttura di trasporto che mira a migliorare la capacità, la sicurezza e l'efficienza di tale infrastruttura e la cui realizzazione deve essere approvata mediante una decisione di autorizzazione;
- 4) «progetto transfrontaliero»: un progetto riguardante una sezione transfrontaliera tra due o più Stati membri;
- 5) «promotore del progetto»: il richiedente un'autorizzazione relativa alla realizzazione di un progetto o la pubblica autorità che dà avvio a un progetto;
- 6) «autorità designata»: l'autorità che rappresenta il punto di contatto per il promotore del progetto e che facilita il trattamento efficiente e strutturato delle procedure di concessione delle autorizzazioni in conformità della presente direttiva;
- 7) «autorità comune»: un'autorità istituita di comune accordo tra due o più Stati membri per facilitare le procedure di concessione delle autorizzazioni relative ai progetti transfrontalieri, comprese le autorità comuni istituite da autorità designate qualora a tali autorità designate sia stato conferito il potere dagli Stati membri di istituire autorità comuni.

## Articolo 3

### Carattere prioritario

1. Gli Stati membri si adoperano per garantire che tutte le autorità, compresa l'autorità designata, coinvolte nella procedura di concessione delle autorizzazioni, esclusi gli organi giurisdizionali, accordino priorità ai progetti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
2. Qualora il diritto nazionale preveda procedure specifiche per la concessione delle autorizzazioni per progetti prioritari, gli Stati membri garantiscono, fatti salvi gli obiettivi, i requisiti e i termini di cui alla presente direttiva, che i progetti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva siano trattati nell'ambito di tali procedure. Ciò non impedisce agli Stati membri di provare procedure specifiche di concessione delle autorizzazioni in un numero limitato di progetti, al fine di valutarne l'eventuale estensione ad altri progetti, senza dover applicare tali procedure a progetti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
3. Il presente articolo non pregiudica le decisioni in materia di bilancio.

## Articolo 4

### Autorità designata

1. Entro il ... [24 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva] ciascuno Stato membro designa, all'opportuno livello amministrativo, autorità che fungano da autorità designata.
2. Se del caso, uno Stato membro può designare, come autorità designata, autorità diverse in funzione del progetto o della categoria di progetti, del modo di trasporto o dell'area geografica. In tal caso, lo Stato membro provvede affinché sia designata un'unica autorità per un dato progetto e una data procedura di rilascio delle autorizzazioni.

3. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per fornire ai promotori dei progetti informazioni facilmente accessibili circa l'identità dell'autorità designata per un determinato progetto.

4. Gli Stati membri possono conferire all'autorità designata il potere di adottare la decisione di autorizzazione.

Qualora abbia il potere di adottare la decisione di autorizzazione conformemente al primo comma, l'autorità designata verifica che tutti i pareri, le decisioni e le autorizzazioni necessari ai fini della decisione di autorizzazione siano stati ottenuti e notifica la decisione di autorizzazione al promotore del progetto.

5. Se l'autorità designata non è autorizzata ad adottare la decisione di autorizzazione, gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che il promotore del progetto sia informato dell'adozione della decisione di autorizzazione.

6. Gli Stati membri possono conferire all'autorità designata il potere di stabilire termini indicativi per diverse fasi intermedie della procedura di concessione delle autorizzazioni, conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, fatto salvo il termine di quattro anni di cui a tale paragrafo.

7. L'autorità designata:

- a) è il punto di contatto principale per le informazioni destinate al promotore del progetto e ad altre pertinenti autorità coinvolte nella procedura che conduce all'assunzione della decisione di autorizzazione relativa a un determinato progetto;
- b) fornisce al promotore del progetto, se previsto dal diritto nazionale, la descrizione dettagliata della domanda di cui all'articolo 6, paragrafo 4, comprese informazioni dettagliate sui termini indicativi relativi alle procedure di rilascio delle autorizzazioni, in conformità del termine di quattro anni di cui all'articolo 5, paragrafo 1;
- c) vigila sul calendario del procedimento di rilascio delle autorizzazioni, e in particolare registra qualsiasi proroga del termine di cui all'articolo 5, paragrafo 4;
- d) fornisce al promotore del progetto, su richiesta, orientamenti per la trasmissione di tutte le informazioni e di tutta la documentazione e pertinenti, comprese tutte le autorizzazioni, decisioni e tutti i pareri che devono essere ottenuti e forniti e ai fini della decisione di autorizzazione.

L'autorità designata può anche fornire orientamenti al promotore del progetto per quanto concerne le informazioni e/o i documenti supplementari da trasmettere nel caso in cui la notifica di cui all'articolo 6, paragrafo 1, sia stata respinta.

8. Il paragrafo 7 non pregiudica le competenze delle altre autorità coinvolte nella procedura di concessione delle autorizzazioni, né la possibilità per il promotore del progetto di contattare singole autorità riguardo a specifiche autorizzazioni, o pareri che formano parte della decisione di autorizzazione.

#### Articolo 5

##### **Durata della procedura di concessione delle autorizzazioni**

1. Gli Stati membri prevedono una procedura di concessione delle autorizzazioni, compresi i termini per tale procedura, che non è superiore a quattro anni dall'inizio della procedura di concessione dell'autorizzazione. Gli Stati membri possono adottare le misure necessarie al fine di ripartire il periodo disponibile in diverse fasi conformemente al diritto dell'Unione e nazionale.

2. Il periodo di quattro anni di cui al paragrafo 1 non pregiudica gli obblighi derivanti dal diritto internazionale e dell'Unione e non comprende i periodi necessari per avviare procedure di ricorso amministrativo e giudiziale e ricorsi giurisdizionali dinanzi a organi giurisdizionali, nonché qualunque periodo necessario ad attuare ogni decisione o misura che ne deriva.

3. Il periodo di quattro anni di cui al paragrafo 1 non pregiudica il diritto di uno Stato membro di prevedere che la procedura di concessione delle autorizzazioni sia completata tramite un atto legislativo nazionale, nel cui caso la procedura per l'adozione di detto atto può, in deroga al paragrafo 1, eccedere il periodo di quattro anni purché i lavori preparatori sulla cui base tale atto legislativo è adottato si concludano entro tale termine. I lavori preparatori si considerano conclusi quando lo specifico atto legislativo nazionale è presentato al parlamento nazionale.

4. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che, in casi debitamente giustificati, si possa concedere una proroga adeguata al periodo di quattro anni di cui al paragrafo 1. La durata della proroga è stabilita caso per caso, è debitamente giustificata ed è limitata allo scopo di completare la procedura di rilascio delle autorizzazioni e di rilasciare la decisione di autorizzazione. Quando tale proroga è concessa, il promotore del progetto è informato delle ragioni di tale concessione. Un'ulteriore proroga può essere concessa una sola volta, alle stesse condizioni.

5. Gli Stati membri non sono ritenuti responsabili allorché il periodo di quattro anni di cui al paragrafo 1, prorogato a norma del paragrafo 4, non sia rispettato, qualora il ritardo sia attribuibile al promotore del progetto.

#### Articolo 6

##### **Organizzazione della procedura di concessione delle autorizzazioni**

1. Il promotore del progetto notifica il progetto all'autorità designata o, se del caso, all'autorità comune istituita in conformità dell'articolo 7, paragrafo 2. La notifica del progetto da parte del promotore del progetto determina l'inizio della procedura di rilascio dell'autorizzazione.

2. Al fine di agevolare la valutazione della maturità del progetto, gli Stati membri possono definire il livello di dettaglio delle informazioni e i pertinenti documenti che il promotore del progetto deve fornire al momento della notifica di un progetto. Se il progetto non è maturo, la notifica è rifiutata mediante una decisione debitamente motivata entro quattro mesi dal ricevimento della notifica.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che i promotori dei progetti ricevano informazioni generali che fungano da orientamenti per le notifiche, in funzione, se del caso, del modo di trasporto interessato, contenenti informazioni sulle autorizzazioni, decisioni e pareri che possono essere necessari per l'attuazione di un progetto.

Tali informazioni, per ogni parere, decisione o autorizzazione, comprendono quanto segue:

- a) informazioni generali relative all'ambito di applicazione materiale e al livello di dettaglio delle informazioni da trasmettere a cura del promotore del progetto;
- b) i termini applicabili o, in loro assenza, termini indicativi; e
- c) i recapiti delle autorità e delle parti interessate che sono di norma coinvolte nelle consultazioni collegate alle varie autorizzazioni e decisioni e ai vari pareri.

Tali informazioni devono essere facilmente accessibili a tutti i pertinenti promotori dei progetti, in particolare attraverso portali d'informazione elettronici o fisici.

4. Al fine di agevolare il buon esito delle notifiche, gli Stati membri possono prevedere che l'autorità designata stabilisca, su richiesta del promotore del progetto, una descrizione dettagliata della domanda comprendente le informazioni seguenti adattate al singolo progetto:

- a) le singole fasi della procedura e i termini applicabili o, se assenti, i termini indicativi;
- b) l'ambito di applicazione materiale e il livello di dettaglio delle informazioni da trasmettere a cura del promotore del progetto;
- c) un elenco delle autorizzazioni, decisioni e pareri che devono essere ottenuti dal promotore del progetto nel corso della procedura di rilascio delle autorizzazioni, conformemente al diritto dell'Unione e nazionale;
- d) i recapiti delle autorità e delle parti interessate da coinvolgere in relazione all'adempimento dei rispettivi obblighi, anche durante la fase formale della consultazione pubblica.

5. La descrizione dettagliata della domanda resta valida durante la procedura di concessione delle autorizzazioni. Qualsiasi modifica apportata alla descrizione dettagliata della domanda è debitamente motivata.
6. L'autorità designata può fornire al promotore del progetto, su richiesta, le informazioni che integrano gli elementi di cui al paragrafo 4.
7. Una volta che il promotore del progetto ha completato e presentato il fascicolo di domanda relativo al progetto, la decisione di autorizzazione è adottata entro il termine di cui all'articolo 5, paragrafo 1.
8. Le autorità coinvolte nella procedura di concessione delle autorizzazioni notificano all'autorità designata l'avvenuto rilascio delle richieste autorizzazioni e decisioni e dei richiesti pareri, o della decisione di autorizzazione.

#### Articolo 7

##### **Coordinamento delle procedure transfrontaliere di concessione delle autorizzazioni**

1. Gli Stati membri provvedono affinché per i progetti che riguardano due o più Stati membri, le autorità designate di tali Stati membri cooperino al fine di coordinare i propri calendari e concordare un calendario comune relativamente alla procedura di concessione delle autorizzazioni.
2. Per i progetti transfrontalieri può essere istituita un'autorità comune
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che i coordinatori europei designati ai sensi dell'articolo 45 del regolamento (UE) n. 1315/2013 ricevano informazioni riguardanti le procedure di concessione delle autorizzazioni e che possano facilitare i contatti tra le autorità designate nell'ambito delle procedure di concessione delle autorizzazioni relative a progetti che riguardano due o più Stati membri.
4. In caso di mancata osservanza del termine di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e su richiesta, gli Stati membri forniscono ai coordinatori europei interessati, informazioni sulle misure adottate o che si prevede di adottare per permettere la conclusione della procedura di concessione delle autorizzazioni con il minor ritardo possibile.

#### Articolo 8

##### **Appalti pubblici nell'ambito di progetti transfrontalieri**

1. Qualora le procedure di appalto siano indette da un organismo comune nell'ambito di un progetto transfrontaliero, gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che l'organismo comune applichi il diritto nazionale di uno Stato membro; in deroga alle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, tale diritto è determinato in conformità dell'articolo 39, paragrafo 5, lettera a), della direttiva 2014/24/UE o dell'articolo 57, paragrafo 5, lettera a), della direttiva 2014/25/UE, a seconda del caso, salvo altrimenti stabilito di comune accordo tra gli Stati membri partecipanti. Un tale accordo deve prevedere, in ogni caso, l'applicazione del diritto nazionale di uno Stato membro per le procedure di appalto indette da un organismo comune.
2. Per un appalto pubblico indetto da una controllata di un organismo comune, gli Stati membri interessati adottano le misure necessarie per assicurare che la controllata applichi il diritto nazionale di uno Stato membro. A tale riguardo, gli Stati membri interessati possono decidere che la controllata debba applicare il diritto nazionale applicabile all'organismo comune.

#### Articolo 9

##### **Disposizioni transitorie**

1. La presente direttiva non si applica ai progetti le cui procedure di concessione delle autorizzazioni sono state avviate prima del ... [24 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva].
2. L'articolo 8 si applica solo agli appalti per i quali è stato inviato l'avviso di indizione di gara ovvero, qualora non sia previsto l'avviso di indizione di gara, laddove l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore abbia avviato la procedura di appalto dopo il ... [24 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva].

3. L'articolo 8 non si applica agli organismi comuni istituiti prima del ... [*data di entrata in vigore della presente direttiva*], se le procedure di appalto di tali organismi continuano a essere disciplinate dal diritto applicabile ai suoi appalti a tale data.

#### Articolo 10

##### Relazioni

1. Per la prima volta entro il ... [*cinque anni e sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva*] la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione della presente direttiva e ai relativi risultati.

2. La relazione si basa sulle informazioni che gli Stati membri sono tenuti a fornire ogni due anni e per la prima volta entro il ... [*cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva*] riguardo al numero di procedure di concessione delle autorizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, alla loro durata media e al numero di procedure che hanno superato il termine, nonché riguardo alla creazione di eventuali autorità comuni durante il periodo di riferimento.

#### Articolo 11

##### Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ... [*24 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva*]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le misure adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle misure principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### Articolo 12

##### Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ..., il ...

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

...

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

...

—

## ALLEGATO

**Corridoi della rete centrale ed elenco indicativo dei collegamenti transfrontalieri e dei collegamenti mancanti individuati in via preliminare [di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a)]**

| Rete centrale, corridoio «Atlantico»           |  |                        |
|--|--|------------------------|
| Collegamenti transfrontalieri                  | Évora – Mérida   | Ferrovia               |
|  | Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux   |                        |
|  | Aveiro – Salamanca   |                        |
|  | Fiume Douro (Via Navegável do Douro)   | Vie navigabili interne |
| Collegamenti mancanti                          | Linee non interoperabili con scartamento UIC nella penisola iberica  | Ferrovia               |
| Rete centrale, corridoio «Baltico – Adriatico» |  |                        |
| Collegamenti transfrontalieri                  | Katowice/Opole – Ostrava – Brno<br>Katowice – Žilina<br>Bratislava – Wien<br>Graz – Maribor<br>Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana    | Ferrovia               |
|  | Katowice – Žilina<br>Brno – Wien   | Strade                 |
| Collegamenti mancanti                          | Gloggnitz – Mürzzuschlag: galleria di base del Semmering<br>Graz – Klagenfurt: linea ferroviaria e galleria del Koralm<br>Koper – Divača | Ferrovia               |
| Rete centrale, corridoio «Mediterraneo»        |  |                        |
| Collegamenti transfrontalieri                  | Barcelona – Perpignan  | Ferrovia               |
|  | Lyon – Torino: galleria di base e vie di accesso   |                        |
|  | Nice – Ventimiglia   |                        |
|  | Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana   |                        |
|  | Ljubljana– Zagreb  |                        |
|  | Zagreb – Budapest  |                        |
|  | Budapest – Miskolc – frontiera UA  |                        |
|  | Lendava – Letenye  |                        |
|  | Vásárosnamény – frontiera UA   |                        |

|   |  |                                   |
|---|--|-----------------------------------|
| Collegamenti mancanti                                   | Almería – Murcia   | Ferrovia                          |
|   | Linee non interoperabili con scartamento UIC nella penisola iberica  |                                   |
|   | Perpignan – Montpellier  |                                   |
|   | Koper – Divača   |                                   |
|   | Rijeka – Zagreb  |                                   |
| Collegamenti mancanti                                   | Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste   | Vie navigabili interne            |
| Rete centrale, corridoio «Mare del Nord – Baltico»      |  |                                   |
| Collegamenti transfrontalieri                           | Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa: asse Rail Baltic, nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC | Ferrovia                          |
|   | Świnoujście/Szczecin – Berlin  | Ferrovia e vie navigabili interne |
|   | Corridoio Via Baltica EE-LV-LT-PL  | Strade                            |
| Collegamenti mancanti                                   | Kaunas – Vilnius: parte dell'asse Rail Baltic, nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC        | Ferrovia                          |
|   | Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, compresi collegamenti al nodo di trasporto centrale progettato             |                                   |
|   | Canale Nord-Ostsee   | Vie navigabili interne            |
|   | Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; canali della Germania occidentale                                |                                   |
|   | Reno, Waal   |                                   |
|   | Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal   |                                   |
| Rete centrale, corridoio «Mare del Nord – Mediterraneo» |  |                                   |
| Collegamenti transfrontalieri                           | Brussel o Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg  | Ferrovia                          |
|   | Terneuzen – Gent   | Vie navigabili interne            |
|   | Rete Senna – Schelda e i relativi bacini dei fiumi Senna, Schelda e Mosa   |                                   |
|   | Corridoio Reno – Schelda   |                                   |
| Collegamenti mancanti                                   | Canale Alberto e canale Bocholt-Herentals  | Vie navigabili interne            |

| Rete centrale, corridoio «Oriente/Mediterraneo orientale» |  |                        |
|---|--|------------------------|
| Collegamenti transfrontalieri                             | Dresden – Praha/Kolín                            | Ferrovia               |
|   | Wien/Bratislava – Budapest                       |                        |
|   | Békéscsaba – Arad – Timișoara                    |                        |
|   | Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki |                        |
|   | Sofia – frontiera RS/frontiera MK                |                        |
|   | Frontiera TR – Alexandroupoli                    |                        |
|   | Frontiera MK – Thessaloniki                      |                        |
|   | Ioannina – Kakavia (frontiera AL)                | Strade                 |
|   | Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana  |                        |
|   | Sofia – frontiera RS                             |                        |
| Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice                     | Vie navigabili interne                           |                        |
| Collegamenti mancanti                                     | Igoumenitsa – Ioannina                           | Ferrovia               |
|   | Praha – Brno                                     |                        |
|   | Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli           |                        |
|   | Timișoara – Craiova                              |                        |
| Rete centrale, corridoio «Reno – Alpi»                    |  |                        |
| Collegamenti transfrontalieri                             | Zevenaar – Emmerich – Oberhausen                 | Ferrovia               |
|   | Karlsruhe – Basel                                |                        |
|   | Milano/Novara – frontiera CH                     |                        |
|   | Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam          | Vie navigabili interne |
| Collegamenti mancanti                                     | Genova – Tortona/Novi Ligure                     | Ferrovia               |
|   | Zeebrugge – Gent                                 |                        |

| Rete centrale, corridoio «Reno – Danubio»             |   |                        |
|---|---|------------------------|
| Collegamenti transfrontalieri                         | München – Praha   | Ferrovia               |
|   | Nürnberg – Plzeň  |                        |
|   | München – Mühldorf - Freilassing – Salzburg   |                        |
|   | Strasbourg – Kehl Appenweier  |                        |
|   | Hranice – Žilina  |                        |
|   | Košice – frontiera UA   |                        |
|   | Wien – Bratislava/Budapest  |                        |
|   | Bratislava – Budapest   |                        |
|   | Békéscsaba – Arad – Timișoara – frontiera RS  |                        |
|   | București – Giurgiu – Rousse  |                        |
|   | Danubio (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) e i relativi bacini dei fiumi Váh, Sava e Tibisco                               | Vie navigabili interne |
| Zlín – Žilina   | Strade  |                        |
| Timișoara – frontiera RS                              |   |                        |
| Collegamenti mancanti                                 | Stuttgard – Ulma  | Ferrovia               |
|   | Salzburg – Linz   |                        |
|   | Craiova – București   |                        |
|   | Arad – Sighișoara – Brașov – Predeal  |                        |
| Rete centrale, corridoio «Scandinavia – Mediterraneo» |   |                        |
| Collegamenti transfrontalieri                         | Frontiera RU – Helsinki   | Ferrovia               |
|   | København – Hamburg: vie di accesso al collegamento fisso della cintura di Fehmarn  |                        |
|   | München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: galleria di base del Brennero e relative vie di accesso |                        |
|   | Göteborg – Oslo   |                        |
|   | København – Hamburg: collegamento fisso della cintura di Fehmarn  | Ferrovia/strade        |

**Motivazione del Consiglio: Posizione (UE) n. 32/2021 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)**

(2021/C 273/02)

**I. INTRODUZIONE**

1. Il 17 maggio 2018 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto che fa parte del terzo pacchetto "L'Europa in movimento" ed è volta a rendere la mobilità europea più sicura, più pulita, più efficiente e più accessibile. La proposta mira a semplificare le norme sulla concessione delle autorizzazioni al fine di agevolare il completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).
2. Al Parlamento europeo, la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) è stata designata quale commissione competente per il merito su questo fascicolo e Dominique Riquet (ALDE, FR) è stato nominato relatore. Il Parlamento ha votato la relazione e adottato la sua posizione in prima lettura il 13 febbraio 2019 <sup>(1)</sup>.
3. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere il 17 ottobre 2018 <sup>(2)</sup>.
4. Il Comitato delle regioni ha adottato un parere il 7 febbraio 2019 <sup>(3)</sup>.
5. In sede di Consiglio, in seguito alle discussioni tenutesi in sede di gruppo "Trasporti intermodali e reti" tra giugno 2018 e novembre 2019, è stato raggiunto un orientamento generale sulla proposta nella sessione del Consiglio del 2 dicembre 2019.
6. Successivamente, si sono svolti tre triloghi informali il 3 febbraio, il 18 maggio e l'8 giugno 2020, che hanno portato a un accordo generale provvisorio tra il Consiglio e il Parlamento europeo in linea con il mandato che è stato rinnovato dal Coreper il 3 giugno 2020. Il 17 giugno 2020 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha confermato il testo di compromesso finale concordato nel trilatero dell'8 giugno 2020.
7. La commissione TRAN del Parlamento europeo ha votato a favore dello stesso testo di compromesso provvisorio il 14 luglio 2020. In seguito, la presidente della commissione TRAN ha inviato al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti una lettera datata 16 luglio 2020 in cui dichiara che, qualora il Consiglio adotti la sua posizione in prima lettura conformemente all'accordo generale provvisorio, raccomanderà alla plenaria di accettare la posizione del Consiglio senza emendamenti in occasione della seconda lettura del Parlamento, previa messa a punto da parte dei giuristi-linguisti.

**II. OBIETTIVO**

8. L'obiettivo generale della direttiva è semplificare le norme sulla concessione delle autorizzazioni al fine di agevolare il completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Essa mira altresì a rendere più chiare le procedure che i promotori del progetto sono tenuti a seguire, in particolare in materia di concessione delle autorizzazioni, appalti pubblici e altre procedure.

**III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA**

**Contesto procedurale**

9. Il Parlamento e il Consiglio hanno condotto negoziati, sulla base della proposta della Commissione, al fine di concludere un accordo rapido in seconda lettura basato sulla posizione del Consiglio in prima lettura. Il testo del progetto di posizione del Consiglio rispecchia pienamente il compromesso raggiunto dai due colegislatori.

**Sintesi delle principali questioni**

10. La posizione del Consiglio in prima lettura contiene i seguenti elementi principali, sui quali è stato raggiunto un accordo tra i colegislatori:

<sup>(1)</sup> GU C 449 del 23.12.2020, pag. 576.

<sup>(2)</sup> GU C 62 del 15.2.2019, pag. 269.

<sup>(3)</sup> GU C 168 del 16.5.2019, pag. 91.

11. *Natura giuridica della proposta*: i colegislatori hanno convenuto di modificare la natura giuridica della proposta da «regolamento» a «direttiva». Questa modifica concede agli Stati membri maggiore flessibilità nello svolgimento delle procedure di concessione delle autorizzazioni e consente loro di avvalersi delle rispettive procedure di concessione già esistenti.
12. *Ambito di applicazione*: la posizione del Consiglio in prima lettura prevede che l'elenco dei progetti, comprensivo dell'elenco dei collegamenti transfrontalieri e dei collegamenti mancanti e identico all'elenco di cui alla parte III, sezione 1, dell'allegato del regolamento sul meccanismo per collegare l'Europa, sia incluso nell'allegato della direttiva al fine di garantire chiarezza e certezza del diritto. Inoltre, l'ambito di applicazione si estenderà anche ad altri progetti sui corridoi della rete centrale con un costo totale superiore a 300 milioni di EUR.
13. *Autorità designata*: la posizione del Consiglio in prima lettura definisce il ruolo e la responsabilità dell'autorità designata, che sarà il punto di contatto principale per le informazioni destinate al promotore del progetto e fornirà altresì, su richiesta, orientamenti per la trasmissione di tutte le informazioni e di tutta la documentazione pertinenti. Tale disposizione stabilisce inoltre un termine per la designazione di detta autorità, fissato a 24 mesi dall'entrata in vigore della direttiva. Le modifiche introdotte in questo articolo mirano a garantire agli Stati membri un livello di flessibilità sufficiente per attuare tale disposizione.
14. *Durata della procedura di concessione delle autorizzazioni*: i colegislatori hanno convenuto di fissare a quattro anni il termine generale per la procedura di concessione delle autorizzazioni, con la possibilità di prorogare due volte tale termine in casi debitamente giustificati. Le modifiche introdotte nella posizione del Consiglio hanno lo scopo di garantire un margine di flessibilità sufficiente riguardo alle tempistiche per il completamento della procedura di concessione delle autorizzazioni, in particolare alla luce della complessità e della diversità dei progetti nel settore dei trasporti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva.
15. *Organizzazione della procedura di concessione delle autorizzazioni*: nella posizione del Consiglio in prima lettura, le varie fasi della procedura di concessione delle autorizzazioni sono state inglobate in un'unica fase, portando a una notevole semplificazione. Nel contempo, tale disposizione consente agli Stati membri di stabilire diverse fasi entro il periodo di quattro anni, ai sensi del rispettivo diritto nazionale.
16. *Recepimento*: in seguito alla modifica della forma giuridica della proposta, i colegislatori hanno concordato un termine di recepimento di 24 mesi dall'entrata in vigore della direttiva.

#### IV. CONCLUSIONI

17. La posizione del Consiglio sottolinea l'obiettivo principale della proposta della Commissione e rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati informali tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.
  18. Il Consiglio ritiene, pertanto, che la sua posizione in prima lettura sia una rappresentazione equilibrata dell'esito dei negoziati e che, una volta adottata, la direttiva fornirà un importante contributo alla semplificazione delle norme sulla concessione delle autorizzazioni, agevolando il completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).
-





ISSN 1977-0944 (edizione elettronica)  
ISSN 1725-2466 (edizione cartacea)



**Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea**  
L-2985 Lussemburgo  
LUSSEMBURGO

**IT**