

Bruxelles, 2 agosto 2018
(OR. en)

11531/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0299 (COD)**

**TRANS 339
FIN 609
CADREFIN 177
POLGEN 136
REGIO 65
ENER 286
TELECOM 244
COMPET 548
MI 561
ECO 64
CODEC 1357
PREP-BXT 12**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	1° agosto 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 568 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) n. 1316/2013 per quanto riguarda il recesso del Regno Unito dall'Unione

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 568 final.

All.: COM(2018) 568 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 1.8.2018
COM(2018) 568 final

2018/0299 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica il regolamento (UE) n. 1316/2013 per quanto riguarda il recesso del Regno
Unito dall'Unione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La politica della rete transeuropea dei trasporti (*Trans-European Transport Network*, TEN-T) riconosce l'importanza strategica dello sviluppo di una rete europea di infrastrutture di trasporto per la società e l'economia dell'Unione. Nel diritto dell'UE sono stabilite scadenze per la rete centrale (che deve essere completata entro il 2030) e per la rete globale (entro il 2050).

I corridoi della rete centrale, di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 1316/2013 ("il regolamento sul meccanismo per collegare l'Europa" o "il regolamento MCE")¹, costituiscono uno strumento per contribuire a coordinare la realizzazione della rete centrale. I corridoi sono incentrati sull'integrazione modale, sull'interoperabilità e sullo sviluppo coordinato delle infrastrutture, in particolare nelle sezioni transfrontaliere e nelle strozzature. Conformemente all'articolo 44, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013², gli Stati membri sono tenuti a partecipare ai corridoi della rete centrale.

Il Regno Unito fa parte del corridoio della rete centrale Mare del Nord – Mediterraneo. Tale corridoio comprende collegamenti nell'isola d'Irlanda tra Belfast, Dublino e Cork e in Gran Bretagna da Glasgow e Edimburgo nel nord a Folkestone e Dover nel sud. Inoltre, le sezioni e i nodi del Regno Unito figurano nella tabella "Sezioni individuate in via preliminare compresi i progetti" per il corridoio Mare del Nord – Mediterraneo.

Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. Questo significa che, eccetto nel caso in cui si ratifichi un accordo di recesso³ nel quale si stabilisce una data diversa, tutto il diritto primario e secondario dell'Unione cesserà di applicarsi al Regno Unito a decorrere dal 30 marzo 2019 ("la data del recesso")⁴. Il Regno Unito diventerà allora un "paese terzo", non membro dell'Unione.

Se non verranno stabilite disposizioni transitorie in un accordo di recesso, a partire dal 30 marzo 2019 il Regno Unito non sarà più membro del corridoio Mare del Nord – Mediterraneo e le sue autorità e i suoi portatori di interessi cesseranno di partecipare a riunioni e attività ad esso relative.

Considerato il livello di integrazione tra la sua economia e quella del Regno Unito e la sua posizione ai margini geografici dell'Unione, l'Irlanda sarà interessata in maniera significativa dal recesso del Regno Unito dall'Unione. Il Regno Unito rappresenta un collegamento di trasporto fondamentale tra l'Irlanda e il continente, ed è quindi necessario rivedere l'allineamento della rotta del corridoio Mare del Nord – Mediterraneo al fine di evitare che

¹ 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.

² 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.

³ I negoziati con il Regno Unito per un accordo di recesso sono in corso.

⁴ Inoltre, conformemente all'articolo 50, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea, il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, può decidere all'unanimità che i trattati cessino di applicarsi a una data successiva.

quest'ultimo sia diviso in due parti distinte interrompendo così il collegamento tra l'Irlanda e l'UE continentale.

Nei suoi scambi commerciali con l'Europa continentale l'Irlanda fa un grande affidamento su servizi di trasporto marittimo a corto raggio di container e servizi di traghetto. I servizi di trasporto marittimo a corto raggio di container costituiscono un importante strumento per gli scambi con paesi terzi attraverso hub situati nell'Europa continentale, mentre i servizi di traghetto sono utilizzati anche per gli scambi con il Regno Unito.

Per far fronte alle sfide derivanti dal recesso del Regno Unito dall'Unione sarà fondamentale migliorare i collegamenti di trasporto nell'isola d'Irlanda e soddisfare le crescenti esigenze commerciali attraverso i suoi porti.

A differenza di molte regioni del corridoio, per collegare i suoi porti alla rete globale dei container l'Irlanda si affida a servizi di feeder piuttosto che a servizi transoceanici diretti; migliorare l'accesso interno e marittimo (comprese le "autostrade del mare") ai porti principali rappresenta quindi un altro passo verso il raggiungimento di una maggiore coesione all'interno del corridoio.

Il regolamento proposto è destinato a modificare l'allineamento della rotta del corridoio Mare del Nord – Mediterraneo aggiungendo nuovi collegamenti marittimi tra i principali porti irlandesi di Dublino e Cork e i porti del corridoio in Belgio (Zeebrugge, Anversa) e nei Paesi Bassi (Rotterdam). Esso avrebbe effetto a decorrere dalla data in cui il regolamento MCE cesserà di applicarsi al Regno Unito e di conseguenza quest'ultimo non sarà più un membro del corridoio.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta è del tutto coerente con la normativa vigente. È opportuno tenere in considerazione le modifiche all'allineamento del corridoio Mare del Nord – Mediterraneo previste nella presente proposta anche nella proposta di un nuovo regolamento MCE⁵.

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

La presente proposta è pienamente conforme al mandato del Consiglio di negoziare con il Regno Unito il recesso di quest'ultimo dall'Unione.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

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

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

L'atto proposto intende modificare il contenuto di un atto dell'Unione vigente, e ciò può essere conseguito solo con un'azione a livello dell'Unione.

⁵ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 [COM(2018) 438 final].

- **Proporzionalità**

Si considera la proposta proporzionata poiché introduce le modifiche giuridiche occorrenti senza andare oltre quanto necessario per conseguire l'obiettivo di garantire che l'Irlanda sia collegata all'Europa continentale dopo il recesso del Regno Unito dall'Unione.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché l'atto modifica un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, la modifica proposta costituisce l'unica forma idonea.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non pertinente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le sfide per i flussi di trasporto nel corridoio Mare del Nord – Mediterraneo che deriveranno dal recesso del Regno Unito dall'Unione sono state discusse con gli Stati membri e i portatori di interessi dei paesi del corridoio nel corso della riunione sul corridoio della rete centrale tenutasi il 25 aprile 2018, durante le giornate TEN-T.

I portatori di interessi hanno anche avuto l'opportunità di presentare osservazioni sull'iniziativa attraverso il portale "Legiferare meglio" della Commissione europea ("Di' la tua").

Durante il periodo di consultazione, tenutosi tra il 28 giugno e il 12 luglio 2018, sono state ricevute osservazioni da numerosi portatori di interessi, tra i quali imprese, associazioni imprenditoriali e autorità pubbliche. L'intenzione di rivedere l'allineamento del corridoio Mare del Nord – Mediterraneo è stata fortemente apprezzata. Le osservazioni riguardavano principalmente la scelta dei porti del continente cui l'Irlanda dovrebbe essere collegata e sono state tenute in considerazione nell'elaborazione della proposta.

- **Assunzione e uso di perizie**

Non pertinente.

- **Valutazione d'impatto**

In ragione del tipo di misura proposta non è prevista alcuna valutazione d'impatto, in linea con gli orientamenti per legiferare meglio. Non sono disponibili altre opzioni strategiche sostanzialmente diverse. La misura prevista rappresenta l'unica opzione strategica praticabile per garantire un collegamento ininterrotto di tutte le parti del corridoio Mare del Nord – Mediterraneo alla luce del recesso del Regno Unito dall'Unione.

La misura risponderà alla costante necessità di mantenere l'integrità del corridoio di trasporto e di instaurare collegamenti di trasporto realmente efficienti e sostenibili tra l'Irlanda e il territorio continentale europeo. La misura sottolinea l'importanza dei collegamenti marittimi per affrontare le sfide derivanti dal recesso del Regno Unito, che potrebbero avere conseguenze negative anche per tutti gli altri paesi partecipanti al corridoio Mare del Nord – Mediterraneo per quanto riguarda la pianificazione e gli investimenti nelle infrastrutture.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non pertinente.

5. ALTRI ELEMENTI

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

Non pertinente.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) n. 1316/2013 per quanto riguarda il recesso del Regno Unito dall'Unione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 172,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato al Consiglio europeo l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. Di conseguenza, eccetto nel caso in cui una data diversa sia stabilita in un accordo di recesso o all'unanimità dal Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, il diritto dell'Unione cesserà di applicarsi al Regno Unito a decorrere dal 30 marzo 2019. Il Regno Unito diventerà allora un "paese terzo".
- (2) Il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio³ ha istituito uno strumento di finanziamento dell'Unione, il meccanismo per collegare l'Europa. Il meccanismo per collegare l'Europa si propone di rendere possibili la preparazione e la realizzazione di progetti di interesse comune nel quadro della politica in materia di reti transeuropee nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.
- (3) L'allegato I, parte I, del regolamento (UE) n. 1316/2013 stabilisce un elenco di nove corridoi della rete centrale. Tali corridoi costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale. Essi dovrebbero contribuire alla coesione della rete centrale attraverso una migliore cooperazione territoriale, perseguire obiettivi più ampi nell'ambito della politica dei trasporti e agevolare l'interoperabilità, l'integrazione modale e le operazioni multimodali.
- (4) Il Regno Unito fa parte del corridoio della rete centrale Mare del Nord – Mediterraneo, che comprende collegamenti nell'isola d'Irlanda tra Belfast, Dublino e Cork e in Gran

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

³ 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).

Bretagna da Glasgow e Edimburgo nel nord a Folkestone e Dover nel sud. Le sezioni e i nodi del Regno Unito figurano nella tabella "Sezioni individuate in via preliminare compresi i progetti" dei corridoi della rete centrale inclusa nell'allegato I, parte I, del regolamento (UE) n. 1316/2013.

- (5) In vista del recesso del Regno Unito dall'Unione, le parti dell'allineamento del corridoio della rete centrale Mare del Nord – Mediterraneo relative al Regno Unito e le sezioni e i nodi del Regno Unito figuranti nella tabella "Sezioni individuate in via preliminare compresi i progetti" diventeranno obsoleti e non produrranno più effetti giuridici a decorrere dal giorno successivo a quello in cui il regolamento (UE) n. 1316/2013 cesserà di applicarsi al Regno Unito.
- (6) Al fine di evitare che il corridoio della rete centrale Mare del Nord – Mediterraneo venga separato in due parti distinte e non collegate e di garantire il collegamento dell'Irlanda all'Europa continentale, il corridoio della rete centrale Mare del Nord – Mediterraneo dovrebbe includere collegamenti marittimi tra i principali porti irlandesi e i principali porti del Belgio e dei Paesi Bassi.
- (7) Garantire il collegamento tra l'Irlanda e gli altri Stati membri nel corridoio della rete centrale Mare del Nord – Mediterraneo è fondamentale per gli investimenti nelle infrastrutture in corso e futuri e per assicurare la certezza e la chiarezza del diritto per la pianificazione delle infrastrutture.
- (8) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi a decorrere dal giorno successivo a quello in cui il regolamento (UE) n. 1316/2013 cesserà di applicarsi al Regno Unito,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (UE) n. 1316/2013 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui il regolamento (UE) n. 1316/2013 cesserà di applicarsi al Regno Unito.

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente