



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 12 maggio 2010 (25.05)  
(OR. en)**

**8715/10**

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2009/0110 (COD)**

---

**CODEC 327  
TRANS 98  
ECOFIN 211  
ENV 220  
RECH 133**

**NOTA**

---

del:	Segretariato generale
al:	Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (RIFUSIONE) - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 19-22 aprile 2010 e Bruxelles, 5-6 maggio 2010)

---

**I. INTRODUZIONE**

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 294 del TFUE e alla dichiarazione comune sulle modalità pratiche della procedura di codecisione<sup>1</sup>, hanno avuto luogo vari contatti informali tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in questione, evitando in tal modo di dover ricorrere ad una seconda lettura e alla procedura di conciliazione.

In questo contesto il relatore, on. Brian SIMPSON (S&D - UK), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione contenente due emendamenti di compromesso alla proposta. Detti emendamenti erano stati concordati durante i contatti informali di cui sopra.

---

<sup>1</sup> GU C 145 del 30.6.2007, pag. 5.

## II. VOTAZIONE

La plenaria ha adottato i due emendamenti di compromesso alla proposta. Un terzo emendamento presentato dal gruppo politico Verts/ALE non è stato adottato. Gli emendamenti adottati corrispondono a quanto convenuto fra le tre istituzioni e dovrebbero quindi essere accettabili per il Consiglio. Di conseguenza, previo esame del testo da parte dei giuristi-linguisti, il Consiglio dovrebbe essere in grado di adottare l'atto legislativo.

Il testo della risoluzione legislativa del Parlamento europeo è allegato alla presente nota.

---

**Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione) \*\*\*I**

**Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 5 maggio 2010 sulla proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD))**

**(Procedura legislativa ordinaria - rifusione)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2009)0391),
  - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 156, primo comma, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0111/2009),
  - vista la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio dal titolo "Ripercussioni dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona sulle procedure decisionali interistituzionali in corso" (COM(2009)0665),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 3, e l'articolo 172, primo comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 4 novembre 2009,
  - previa consultazione del Comitato delle regioni,
  - visto l'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi<sup>1</sup>,
  - vista la lettera in data 11 dicembre 2009 della commissione giuridica alla commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, del suo regolamento,
  - visti gli articoli 87 e 55 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0030/2010),
- A. considerando che, secondo il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, la proposta in questione non contiene modifiche sostanziali se non quelle espressamente indicate come tali e che, per quanto concerne la codificazione delle disposizioni immutate degli atti precedenti e di tali modifiche, la proposta si limita a una mera codificazione degli atti esistenti, senza modifiche sostanziali,

---

<sup>1</sup> GU C 77 del 28.3.2002, pag. 1.

1. approva la posizione figurante in appresso, quale adattata alle raccomandazioni del gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione;
2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

**Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 5 maggio 2010 in vista dell'adozione della decisione N. .../2010/UE del Parlamento europeo e del consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione)**

**(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, primo comma,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>2</sup>

previa consultazione del Comitato delle regioni,

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

considerando quanto segue:

- (1) La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti<sup>4</sup> ha subito diverse e sostanziali modificazioni<sup>5</sup>. In occasione di nuove modifiche è opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla sua rifusione.

---

<sup>2</sup> Parere del 4 novembre 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale).

<sup>3</sup> Posizione del Parlamento europeo del 5 maggio 2010.

<sup>4</sup> GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

<sup>5</sup> V. allegato IV.

- (2) La costituzione e lo sviluppo delle reti transeuropee contribuiscono alla realizzazione di importanti obiettivi dell'Unione, quali il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica e sociale.
- (3) La costituzione e lo sviluppo, su tutto il territorio dell'Unione, delle reti transeuropee nel settore dei trasporti perseguono 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. La creazione di posti di lavoro è uno dei possibili effetti della rete transeuropea.
- (4) L'incremento del traffico, dovuto in particolare al crescente numero di automezzi pesanti in circolazione, ha aggravato la congestione e le strozzature sui corridoi internazionali di trasporto. Per assicurare la mobilità internazionale delle merci e delle persone occorre pertanto ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti.
- (5) La navigazione a corto raggio può, tra l'altro, contribuire a decongestionare le vie di trasporto terrestri.
- (6) L'integrazione delle reti su scala europea può svilupparsi solo progressivamente sulla base del coordinamento dei diversi modi di trasporto in vista di una migliore utilizzazione dei vantaggi che essi presentano.

- (7) I punti di interconnessione, compresi i porti marittimi, i porti di navigazione interna e i terminali intermodali, costituiscono una condizione preliminare per l'integrazione dei diversi modi di trasporto in una rete multimodale.
- (8) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, e in particolare la definizione delle grandi linee e le priorità nel settore delle reti transeuropee, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello dell'Unione, l'Unione può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente decisione si limita a quanto necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (9) È necessario individuare i progetti di interesse comune che rispondono a questi obiettivi e che si inseriscono nelle priorità d'azione così stabilite. Dovrebbero essere presi in considerazione solo i progetti potenzialmente vitali dal punto di vista economico.
- (10) Occorre che i progetti prioritari siano dichiarati progetti di interesse europeo, nonché concentrare su di essi il finanziamento dell'Unione e attuare meccanismi che promuovano il coordinamento tra Stati membri per consentire la realizzazione di detti progetti entro le scadenze desiderate.

- (11) A norma dell'articolo 170 del trattato la politica in materia di reti transeuropee dovrebbe contribuire al rafforzamento della coesione economica e sociale nel territorio dell'Unione. Per realizzare questo obiettivo occorre perseguire la massima coerenza fra gli orientamenti dell'Unione per la rete transeuropea di trasporto e la programmazione degli strumenti finanziari pertinenti che esistono a livello dell'Unione.
- (12) Il bilancio a posteriori dei progetti prioritari dovrebbe agevolare le revisioni future degli orientamenti e dell'elenco dei progetti prioritari e contribuire a migliorare i metodi di valutazione utilizzati dagli Stati membri.
- (13) 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 dell'Unione in vigore.
- (14) Le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente dovrebbero essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche dell'Unione concernenti le reti transeuropee, conformemente all'articolo 11 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, promuovendo quindi in via prioritaria le infrastrutture per modi di trasporto meno dannosi per l'ambiente, segnatamente per il trasporto ferroviario, la navigazione marittima a corto raggio e la navigazione interna.

- (15) La valutazione ambientale in conformità della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente<sup>6</sup>, sarà attuata in futuro per tutti i piani e programmi che portano a progetti di interesse comune. Il finanziamento di infrastrutture dei trasporti dovrebbe parimenti essere subordinato al rispetto delle disposizioni della normativa dell'Unione in materia di ambiente, in particolare la direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati<sup>7</sup>, la direttiva 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvaggi<sup>8</sup> e 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<sup>9</sup>.
- (16) Nel quadro dell'obiettivo generale di assicurare la mobilità sostenibile delle persone e delle merci, è opportuno istituire meccanismi di sostegno allo sviluppo di autostrade del mare tra Stati membri per ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati periferici o insulari. L'introduzione di tali meccanismi, integrati tra l'altro da procedure di appalto, dovrebbe essere trasparente e adeguata alle esigenze e non dovrebbe assolutamente pregiudicare le regole dell'Unione in materia di concorrenza e di appalti pubblici.
- (17) Può rivelarsi necessario rafforzare il coordinamento tra gli Stati che partecipano a progetti concernenti lo stesso asse per migliorare la redditività degli investimenti e facilitare la sincronizzazione, nonché per provvedere a una copertura finanziaria.

---

<sup>6</sup> GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30.

<sup>7</sup> GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40.

<sup>8</sup> GU L 103 del 25.4.1979, pag. 1.

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

- (18) È opportuno che la Commissione presenti ogni due anni una relazione sull'attuazione della presente decisione e che prima del 2010 la Commissione elabori una relazione sullo stato di avanzamento dei progetti prioritari e, se necessario, proponga di modificare l'elenco dei progetti prioritari.
- (19) Un comitato *dovrebbe avere il potere*, in particolare, di assistere la Commissione nell'esame dell'attuazione e dello sviluppo degli orientamenti previsti dalla presente decisione.
- (20) È opportuno, per ragioni di chiarezza, *che l'allegato I della decisione n. 1692/96/CE sia sostituito da un nuovo allegato contenente le cartine relative a tutti gli Stati membri; ciò assicurerebbe che le cartine già contenute in tale decisione quale modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 siano completate da quelle figuranti nell'atto di adesione del 2003. Inoltre, la data obiettivo dello schema è il 2020 per tutti gli Stati membri,*

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 dell'Unione.

2. Gli orientamenti di cui al paragrafo 1 costituiscono un quadro generale di riferimento inteso a incoraggiare le azioni degli Stati membri e, se del caso, dell'Unione 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. 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 sono definiti a norma del trattato nella direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione<sup>10</sup> e separatamente dalla presente decisione.

## Articolo 2

### Obiettivi

1. La rete transeuropea dei trasporti è attuata progressivamente, per il 2020, su scala dell'Unione, 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.

---

<sup>10</sup> GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

2. Tale rete deve:
- a) garantire, in uno spazio senza frontiere interne, una mobilità durevole delle persone e delle merci, alle migliori condizioni sociali e di sicurezza possibili, concorrendo al tempo stesso al conseguimento degli obiettivi dell'Unione, 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, 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 dell'Unione ;

- h) poter essere connessa alle reti degli Stati dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), dei paesi dell'Europa centrale e orientale e dei paesi mediterranei, promuovendo parallelamente l'interoperabilità e l'accesso a tali reti ove ciò risponda agli interessi dell'Unione.

### 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 stradali, ferroviarie e di navigazione interna, autostrade del mare, porti marittimi e di navigazione interna, aeroporti e altri punti di interconnessione tra le reti modali.
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 dell'Unione 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;
- 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 dall'Unione ;
- 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, paragrafo 2.

## Articolo 5

### Priorità

Tenuto conto degli obiettivi di cui all'articolo 2, paragrafo 2, e delle grandi linee d'azione di cui all'articolo 4, le priorità sono le seguenti:

- a) creazione e sviluppo dei collegamenti e delle interconnessioni principali necessari per eliminare le strozzature, ultimare i raccordi mancanti e completare i grandi assi, specialmente quelli transfrontalieri e quelli che attraversano le barriere naturali, nonché migliorare l'interoperabilità dei grandi assi;
- b) creazione e sviluppo delle infrastrutture che promuovono l'interconnessione delle reti nazionali per facilitare i collegamenti delle regioni insulari, o di aree ad esse analoghe, nonché delle regioni intercluse, periferiche e ultraperiferiche con le regioni centrali dell'Unione, soprattutto al fine di ridurre gli elevati costi di trasporto per queste aree;

- c) misure necessarie per la graduale realizzazione di una rete ferroviaria interoperabile, inclusi, ove fattibile, assi adatti al trasporto di merci;
- d) misure necessarie per promuovere la navigazione marittima a lungo raggio, a corto raggio e la navigazione interna;
- e) misure necessarie per integrare il trasporto aereo e ferroviario, in particolare attraverso accessi ferroviari agli aeroporti, laddove opportuno, nonché le infrastrutture e gli impianti necessari;
- f) ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete attraverso la realizzazione e il miglioramento di terminali intermodali e delle loro infrastrutture di accesso e/o utilizzando sistemi intelligenti;
- g) integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti;
- h) sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, conformemente agli obiettivi dell'Unione in materia di sviluppo sostenibile.

## Articolo 6

### Reti dei paesi terzi

La promozione da parte dell'Unione 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. I progetti di interesse comune 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 dell'Unione.
2. Nel rispetto delle norme del trattato, in particolare per i problemi di concorrenza, sono considerati d'interesse comune i progetti i quali:
  - a) perseguono gli obiettivi di cui all'articolo 2, paragrafo 2;
  - b) rientrano nella rete di cui all'articolo 3, paragrafo 1;
  - c) si iscrivono nelle priorità definite all'articolo 5; e
  - d) hanno una potenziale validità economica, in base alle analisi dei costi e dei benefici socioeconomici.

3. Qualsiasi progetto deve riguardare un elemento della rete di cui agli articoli da 9 a 18 e in particolare:

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

4. 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 della pianificazione e della realizzazione dei progetti, gli Stati membri devono tenere conto della tutela dell'ambiente effettuando, a norma della direttiva 85/337/CEE, valutazioni di impatto ambientale dei progetti di interesse comune da attuare e applicando le direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE.

A decorrere dal 21 luglio 2004, gli Stati membri effettuano una valutazione ambientale dei piani e dei programmi elaborati in preparazione di tali progetti, specie se riguardano nuovi assi o lo sviluppo di altre importanti infrastrutture nodali, conformemente alla direttiva 2001/42/CE.

Gli Stati membri tengono conto dei risultati di tale valutazione ambientale nel predisporre i piani e i programmi in questione, conformemente all'articolo 8 di detta direttiva.

2. Prima del 21 luglio 2004 la Commissione, di concerto con gli Stati membri, elabora metodi adeguati per l'attuazione della valutazione ambientale strategica al fine di garantire, tra l'altro, un coordinamento adeguato, di evitare la duplicazione degli sforzi e di realizzare una semplificazione e accelerazione dei processi di pianificazione per i progetti e i corridoi transfrontalieri.

I risultati di questa attività e della valutazione ambientale dei progetti di reti transeuropee realizzati da Stati membri ai sensi della direttiva 2001/42/CE devono essere presi in considerazione, se del caso, dalla Commissione nella sua relazione sugli orientamenti e nelle eventuali proposte legislative che la accompagnano al fine di rivedere gli orientamenti previsti all'articolo 22 della presente decisione.

## 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:
  - a) svolgono un'importante funzione nel traffico su lunghe distanze;
  - b) servono, sugli assi individuati nella rete, da tangenziali per i principali centri urbani;
  - c) assicurano l'interconnessione con gli altri modi di trasporto o
  - d) consentono di collegare le regioni intercluse e periferiche alle regioni centrali dell'Unione.
2. La rete garantisce agli utenti un livello di servizi, comodità e sicurezza elevato, omogeneo e avente carattere di continuità.
3. La rete comprende anche le infrastrutture per la gestione del traffico, per l'informazione degli utenti, per l'intervento in caso di emergenze e incidenti e per la riscossione elettronica dei pedaggi. Tali infrastrutture si fondano su una cooperazione attiva tra i sistemi di gestione del traffico a livello europeo, nazionale e regionale e i fornitori di servizi di informazione sulla viabilità e sul traffico e di servizi a valore aggiunto, assicurando la necessaria complementarità con applicazioni la cui realizzazione è facilitata dal programma sulle reti transeuropee di telecomunicazioni.

## SEZIONE 3

### RETE FERROVIARIA

#### Articolo 10

##### Caratteristiche

1. La rete ferroviaria comprende le linee ferroviarie ad alta velocità e le linee ferroviarie convenzionali.
2. La rete ferroviaria ad alta velocità che utilizza attuali o nuove tecnologie comprende:
  - a) linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h;
  - b) linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h;
  - c) linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità o linee specialmente costruite per l'alta velocità e collegate alla rete ferroviaria ad alta velocità, aventi caratteristiche specifiche a causa di vincoli legati alla topografia, all'ambiente, alla pianificazione o ai nuclei urbani, su cui la velocità deve essere adeguata caso per caso.

La rete ferroviaria ad alta velocità è composta dalle linee indicate alla sezione 3 dell'allegato I. I requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alle linee ferroviarie ad alta velocità secondo la tecnologia attuale sono definiti a norma della direttiva 96/48/CE del Consiglio<sup>11</sup>. Gli Stati membri notificano anticipatamente alla Commissione l'apertura di qualsiasi linea ad alta velocità e le sue caratteristiche tecniche.

3. La rete ferroviaria convenzionale è composta da linee per il trasporto ferroviario convenzionale di passeggeri e merci, comprendenti le tratte ferroviarie della rete transeuropea di trasporto combinato di cui all'articolo 15, i collegamenti con i porti marittimi e di navigazione interna di interesse comune e i terminali per il trasporto merci aperti a tutti gli operatori. I requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alle linee ferroviarie convenzionali sono definiti a norma della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>.

4. La rete ferroviaria comprende le infrastrutture e gli impianti che consentono l'integrazione dei servizi di trasporto ferroviario, stradale e, laddove opportuno, dei servizi marittimi e di trasporto aereo. A tale riguardo occorre prestare particolare attenzione all'interconnessione degli aeroporti regionali con la rete.

---

<sup>11</sup> Direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6).

<sup>12</sup> Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1).

5. La rete ferroviaria soddisfa almeno una delle funzioni seguenti:
- a) riveste un ruolo importante nel traffico ferroviario di passeggeri su lunghe distanze;
  - b) consente l'interconnessione con gli aeroporti, laddove opportuno;
  - c) consente l'accesso a reti ferroviarie regionali e locali;
  - d) agevola il trasporto delle merci attraverso l'individuazione e lo sviluppo di grandi assi riservati al trasporto merci o destinati in via prioritaria ai convogli merci;
  - e) svolge un ruolo importante nel trasporto combinato;
  - f) consente l'interconnessione attraverso porti di interesse comune, della navigazione marittima a corto raggio e delle vie di navigazione interne.
6. La rete ferroviaria offre agli utenti un livello elevato di qualità e sicurezza, grazie alla sua continuità e all'attuazione graduale della sua interoperabilità, segnatamente per mezzo dell'armonizzazione tecnica e del sistema armonizzato di controllo e comando ERTMS, consigliato per la rete ferroviaria europea. A tal fine, la Commissione, in consultazione con gli Stati membri, elabora un piano di realizzazione coordinato con i piani nazionali.

## 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 di 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 di 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 di larghezza pari a 11,40 m.
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 15 e gli altri modi di trasporto.

4. 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.

I porti di navigazione interna di cui alla lettera d) sono indicati nell'allegato I.

5. La rete comprende inoltre le infrastrutture di gestione del traffico, tra cui in particolare la creazione di un sistema interoperabile e intelligente per il traffico e il trasporto denominato «Sistema di informazione fluviale», inteso a ottimizzare le attuali capacità e la sicurezza della rete di vie navigabili interne e a migliorare l'interoperabilità con gli altri modi di trasporto.

## SEZIONE 5

### PORTI MARITTIMI

#### 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 traghetto, di navigazione a corto e a lungo raggio, anche costiera, per collegamenti all'interno dell'Unione nonché tra l'Unione e i paesi terzi.
2. I porti marittimi compresi nella rete transeuropea di trasporto sono conformi a una delle categorie A, B e C definite come segue:
  - A. porti marittimi internazionali: 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 dell'Unione 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 dell'Unione.

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 e alle specifiche di cui all'allegato II.

## Articolo 13

### Autostrade del mare

1. La rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti.
2. La rete transeuropea delle autostrade del mare si compone di impianti e infrastrutture concernenti almeno due porti situati in due Stati membri diversi. Tali impianti e infrastrutture comprendono elementi, almeno in uno Stato membro, quali le attrezzature portuali, sistemi elettronici di gestione logistica, procedure di sicurezza e procedure amministrative e doganali, nonché infrastrutture di accesso diretto terrestre e marittimo ai porti, compresi i modi per garantire la navigabilità per tutto il corso dell'anno, in particolare la disponibilità di mezzi di dragaggio e l'accesso durante l'inverno con navi rompighiaccio.
3. Le vie navigabili o i canali identificati nella sezione 4 dell'allegato I che collegano due autostrade del mare europee o due sezioni delle stesse e contribuiscono in modo sostanziale ad abbreviare le rotte marittime, accrescere l'efficienza e ridurre i tempi di navigazione fanno parte della rete transeuropea delle autostrade del mare.

4. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare sono proposti da almeno due Stati membri e sono adeguati alle effettive necessità. I progetti proposti associano in generale il settore pubblico e quello privato secondo procedure che prevedono, prima che gli aiuti provenienti dai bilanci nazionali possano essere integrati, se del caso, da sovvenzioni dell'Unione, la selezione secondo una delle seguenti modalità:

- a) tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati per stabilire nuovi collegamenti a partire dal porto della categoria A di cui all'articolo 12, paragrafo 2, che essi selezionano preventivamente all'interno di ogni area marittima di cui al progetto n. 21 di cui all'allegato III;
- b) quando l'ubicazione dei porti è simile, tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati e rivolti a consorzi che riuniscono compagnie di navigazione e porti situati in una delle aree marittime di cui al progetto n. 21 di cui all'allegato III.

5. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare:

- a) concernono impianti e infrastrutture che compongono la rete delle autostrade del mare;

- b) possono includere, fatti salvi gli articoli 87 e 88 del trattato, aiuti all'avviamento se, a seguito della messa in concorrenza di cui al paragrafo 4, è ritenuto necessario un intervento pubblico a sostegno della redditività finanziaria del progetto; gli aiuti all'avviamento sono limitati a due anni e sono concessi unicamente per contribuire alla copertura di costi di finanziamento debitamente giustificati. Essi non possono superare l'importo minimo ritenuto necessario per l'avvio dei collegamenti in questione; gli aiuti non devono comportare distorsioni della concorrenza nei pertinenti mercati che siano contrarie all'interesse comune;
- c) possono anche includere attività che hanno più ampi benefici e che non sono correlate a porti specifici, come la messa a disposizione di mezzi per operazioni di rompighiaccio e di dragaggio nonché sistemi di informazione, compresa la gestione del traffico e i sistemi di segnalazione elettronica.
6. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare sono sottoposti alla Commissione per approvazione.
7. Entro tre anni la Commissione presenta al comitato di cui all'articolo 21, paragrafo 1, un elenco iniziale di progetti specifici di interesse comune. In tal modo, essa concretizza il concetto di autostrade del mare.

Tale elenco è altresì comunicato al Parlamento europeo.

## SEZIONE 6

### AEROPORTI

#### Articolo 14

##### Caratteristiche

1. La rete aeroportuale transeuropea è costituita da aeroporti situati sul territorio dell'Unione e aperti alla circolazione aerea commerciale, che rispondono alle specifiche della sezione 6 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 dell'Unione costituiscono il centro della rete aeroportuale transeuropea. I punti di collegamento internazionali assicurano la maggior parte dei collegamenti tra l'Unione e il resto del mondo. I punti di collegamento dell'Unione assicurano essenzialmente i collegamenti all'interno dell'Unione, mentre i servizi al di fuori dell'Unione 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.

3. Ove opportuno, i punti di collegamento internazionali e dell'Unione sono gradualmente collegati a linee ad alta velocità della rete ferroviaria. La rete comprende le infrastrutture e gli impianti che permettano l'integrazione di servizi di trasporto aereo e ferroviario e, ove opportuno, di servizi di trasporto marittimo.

## SEZIONE 7

### RETE DI TRASPORTO COMBINATO

#### Articolo 15

#### Caratteristiche

La rete transeuropea di trasporto combinato è costituita:

- a) 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;
- b) da terminali intermodali dotati di strutture che consentono il trasbordo fra le linee ferroviarie, le vie navigabili, le vie marittime e le strade;
- c) temporaneamente, dal materiale rotabile adeguato qualora le caratteristiche dell'infrastruttura, non ancora adattate, lo richiedano.

## SEZIONE 8

### RETE DI GESTIONE E DI INFORMAZIONE CONCERNENTE IL TRAFFICO MARITTIMO

#### Articolo 16

##### Caratteristiche

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

- a) i servizi di gestione del traffico marittimo costiero o portuale;
- b) i sistemi di posizionamento delle navi;
- c) i sistemi di resoconto delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti;
- d) i sistemi di comunicazione in caso di pericolo e per la sicurezza in mare.

## SEZIONE 9

### RETE DI GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

#### Articolo 17

##### 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 18

##### 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

### COORDINAMENTO TRA STATI MEMBRI

#### Articolo 19

##### Coordinatore europeo

1. Per facilitare l'attuazione coordinata di taluni progetti, in particolare progetti transfrontalieri o sezioni transfrontaliere di essi, che figurano tra quelli dichiarati di interesse europeo ai sensi dell'articolo 25, la Commissione può designare, d'accordo con gli Stati membri interessati e previa consultazione del Parlamento europeo, una persona denominata «coordinatore europeo».

2. Il coordinatore europeo è scelto in particolare in funzione della sua esperienza nell'ambito di istituzioni europee e della sua conoscenza delle questioni relative al finanziamento e alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti.
3. La decisione della Commissione sulla nomina del coordinatore europeo precisa le modalità di svolgimento dei compiti di cui al paragrafo 5.
4. Il coordinatore europeo agisce in nome e per conto della Commissione. Di norma il suo mandato riguarda un unico progetto, soprattutto nel caso di un progetto transfrontaliero, ma se necessario può essere esteso a interi assi principali. Il coordinatore europeo elabora insieme agli Stati membri interessati un piano di lavoro per le sue attività.
5. Il coordinatore europeo:
  - a) promuove, in cooperazione con gli Stati membri interessati, metodi comuni di valutazione dei progetti, e ove opportuno, consiglia i promotori di progetti in merito alla copertura finanziaria dei progetti;
  - b) redige ogni anno una relazione all'attenzione del Parlamento europeo, della Commissione e degli Stati membri interessati sui progressi compiuti nell'attuazione del progetto o dei progetti di cui è responsabile, sui nuovi sviluppi della regolamentazione o di altro tipo suscettibili di influire sulle caratteristiche dei progetti, nonché su eventuali difficoltà e ostacoli che potrebbero provocare un ritardo significativo rispetto alle date indicate nell'allegato III;

c) consulta, insieme agli Stati membri interessati, le autorità regionali e locali, gli operatori, gli utenti dei trasporti e i rappresentanti della società civile, onde conoscere meglio la domanda di servizi di trasporto, le possibilità di finanziamenti per investimenti e il tipo di servizi da fornire per agevolare l'accesso a detti finanziamenti.

6. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo e gli forniscono le informazioni necessarie affinché egli possa eseguire i compiti di cui al paragrafo 5.

7. Fatte salve le procedure applicabili stabilite dalle legislazioni dell'Unione e nazionale, la Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo al momento dell'esame delle domande di finanziamento dell'Unione concernenti progetti o gruppi di progetti per i quali il coordinatore è responsabile.

## SEZIONE 12

### DISPOSIZIONI COMUNI

#### Articolo 20

#### Piani e programmi nazionali

Gli Stati membri forniscono alla Commissione un compendio dei piani e dei programmi nazionali che essi elaborano ai fini dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per i progetti dichiarati di interesse europeo di cui agli articoli dal 24 al 27. Successivamente alla loro adozione, gli Stati membri trasmettono i piani e i programmi nazionali alla Commissione per informazione.

## Articolo 21

### Comitato per il controllo degli orientamenti e lo scambio di informazioni

1. La Commissione è assistita dal comitato per il controllo degli orientamenti e lo scambio di informazioni, in appresso denominato «comitato», composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.
2. 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.

## Articolo 22

### Relazione

La Commissione riferisce ogni due anni al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'attuazione degli orientamenti descritti nella presente decisione.

Il comitato assiste la Commissione nell'elaborazione della relazione.

La relazione è corredata all'occorrenza da proposte legislative intese a rivedere gli orientamenti; tali proposte legislative possono, se necessario, includere nell'elenco di progetti prioritari di cui all'allegato III modifiche o integrazioni di progetti conformi all'articolo 23, paragrafo 1. La revisione tiene conto in particolare dei progetti che contribuiscono alla coesione territoriale dell'Unione in conformità dell'articolo 23, paragrafo 1, lettera e).

## Articolo 23

### Progetti prioritari

1. I progetti prioritari sono progetti di interesse comune contemplati all'articolo 7 il cui esame accerta che essi:

- a) mirano a eliminare una strozzatura o a ultimare un raccordo mancante su un grande asse della rete transeuropea, in particolare i progetti transfrontalieri e i progetti che attraversano barriere naturali o che comprendono una tratta transfrontaliera;
- b) hanno dimensioni tali che una pianificazione a lungo termine a livello europeo apporta un valore aggiunto significativo;
- c) presentano, nel complesso, benefici netti socioeconomici potenziali e altri vantaggi socioeconomici;
- d) migliorano in modo significativo la mobilità di merci e persone tra Stati membri, contribuendo anche all'interoperabilità delle reti nazionali;

- e) contribuiscono alla coesione territoriale dell'Unione integrando le reti dei nuovi Stati membri e migliorando le connessioni con le regioni periferiche e insulari;
- f) contribuiscono allo sviluppo sostenibile dei trasporti, migliorando la sicurezza e riducendo i danni all'ambiente causati dai trasporti, promuovendo in particolare un trasferimento modale verso la ferrovia, il trasporto intermodale, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo;
- g) dimostrano l'impegno degli Stati membri interessati a realizzare studi e procedure di valutazione in tempo utile per ultimare i lavori entro una data concordata in precedenza, basata su piani nazionali o altri documenti equivalenti relativi al progetto in questione.

2. I progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010, le loro sezioni e le date convenute per il completamento dei lavori di cui al paragrafo 1, lettera g), sono indicati all'allegato III.

3. Entro il 2010, la Commissione elabora una relazione sull'andamento dei lavori e propone, se necessario, di modificare l'elenco dei progetti prioritari indicati all'allegato III in conformità con il paragrafo 1.

## Articolo 24

### Dichiarazione di interesse europeo

I progetti prioritari indicati all'allegato III sono dichiarati di interesse europeo. Tale dichiarazione è effettuata soltanto secondo la procedura stabilita nel trattato e negli atti fondati su di esso.

## Articolo 25

### Dichiarazione d'interesse europeo

1. Senza pregiudicare la base giuridica degli strumenti finanziari dell'Unione in questione, gli Stati membri:

- a) al momento della presentazione di progetti nel quadro del Fondo di coesione, conformemente al regolamento (CE) n. 1084/2006 del Consiglio<sup>13</sup>, accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo;
- b) al momento della presentazione di progetti nel quadro del bilancio riservato alle reti transeuropee, conformemente agli articoli 5 e 9 del regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>14</sup>, accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.

---

<sup>13</sup> Regolamento (CE) n. 1084/2006 del Consiglio, dell'11 luglio 2006, che istituisce un Fondo di coesione (GU L 210 del 31.7.2006, pag. 79).

<sup>14</sup> Regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia (GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1).

2. Fatta salva la base giuridica degli strumenti finanziari dell'Unione in questione, la Commissione:

- a) incoraggia gli Stati membri a tener conto dei progetti dichiarati di interesse europeo al momento della programmazione dei fondi strutturali, in particolare nelle regioni che rientrano nell'obiettivo "Convergenza", tenuto conto dei piani nazionali in materia di trasporti che rientrano nell'ambito dei quadri dell'Unione di sostegno esistenti;
- b) provvede affinché i paesi beneficiari dello strumento di aiuto di preadesione (IAP), al momento della presentazione dei loro progetti nel quadro di questo strumento e conformemente al regolamento (CE) n. 1085/2006 del Consiglio<sup>15</sup>, accordino adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.

3. Al momento della formulazione delle previsioni delle sue esigenze finanziarie, la Commissione accorda adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.

## Articolo 26

### Ritardo nel completamento dei progetti dichiarati di interesse europeo

1. Qualora risulti che l'avvio dei lavori di uno dei progetti dichiarati di interesse europeo ha o avrà un ritardo significativo rispetto alla scadenza del 2010, la Commissione chiede agli Stati membri interessati di fornire entro tre mesi le ragioni di detto ritardo. Sulla scorta della risposta fornita, la Commissione consulta tutti gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo.

---

<sup>15</sup> Regolamento (CE) n. 1085/2006 del Consiglio, del 17 luglio 2006, che istituisce uno strumento di assistenza preadesione (IPA) (GU L 210 del 31.7.2006, pag. 82).

La Commissione, previa consultazione del comitato, e nel quadro del monitoraggio dell'attuazione del progetto dichiarato di interesse europeo e nel rispetto del principio di proporzionalità, può decidere di adottare le misure appropriate. Gli Stati membri interessati hanno la possibilità di sottoporre osservazioni su dette misure prima della loro adozione.

Il Parlamento europeo è informato immediatamente in merito all'adozione di qualsiasi misura.

Nell'adottare tali misure, la Commissione tiene in debita considerazione la parte di responsabilità di ciascuno degli Stati membri interessati dal ritardo e si astiene dal prendere misure che possano avere ripercussioni sulla realizzazione del progetto in uno Stato membro cui non è imputabile detto ritardo.

2. Se uno dei progetti dichiarati di interesse europeo non è sostanzialmente ultimato entro un periodo di tempo ragionevole dalla scadenza della data di completamento prevista, indicata nell'allegato III, e tutti gli Stati membri interessati sono responsabili di tale ritardo, la Commissione riesamina il progetto secondo la procedura di cui al paragrafo 1, al fine di revocare la sua classificazione di progetto dichiarato di interesse europeo mediante la procedura di revisione di cui all'articolo 22, terzo comma.

La Commissione riesamina, in tutti i casi, il progetto al termine di un periodo di quindici anni dalla data in cui il progetto è stato dichiarato di interesse europeo ai sensi della presente decisione.

## Articolo 27

### Valutazioni socioeconomiche e ambientali

1. Cinque anni dopo il completamento di un progetto dichiarato di interesse europeo o di una delle sue sezioni, gli Stati membri interessati elaborano una valutazione dei suoi effetti socioeconomici e ambientali, includendo gli effetti sugli scambi e sulla libera circolazione delle persone e delle merci tra Stati membri, sulla coesione territoriale e sullo sviluppo sostenibile. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i risultati di detta valutazione.
2. Se un progetto di interesse europeo comprende una sezione transfrontaliera che sia indivisibile dal punto di vista tecnico e finanziario, gli Stati membri interessati coordinano le loro procedure per valutarne l'impatto socioeconomico e si adoperano al massimo per eseguire un'indagine transnazionale prima del rilascio delle autorizzazioni a costruire e nell'ambito del quadro esistente.
3. Altre sezioni di progetti di interesse europeo sono coordinate sul piano bilaterale o multilaterale dagli Stati membri caso per caso.

4. Le azioni coordinate o le indagini transnazionali di cui al paragrafo 2 non incidono sugli obblighi previsti dalla legislazione dell'Unione in materia di tutela dell'ambiente, in particolare quelle relative alla valutazione dell'impatto ambientale. Gli Stati membri interessati informano la Commissione dell'avvio e del risultato di dette azioni coordinate o indagini transnazionali. La Commissione inserisce tali informazioni nella relazione di cui all'articolo 22.

## Articolo 28

### Sezioni transfrontaliere

Nel quadro di taluni progetti prioritari le sezioni transfrontaliere tra due Stati membri, incluse le autostrade del mare, sono individuate da tali Stati sulla base dei criteri definiti dal comitato e notificate alla Commissione.

Queste sono in particolare sezioni indivisibili dal punto di vista tecnico e finanziario o riguardo alle quali gli Stati membri interessati si impegnano congiuntamente e predispongono una struttura comune.

Articolo 29

Abrogazione

La decisione n. 1692/96/CE è abrogata.

I riferimenti alla decisione abrogata si intendono fatti alla presente decisione e si leggono secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato V.

Articolo 30

Entrata in vigore

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

Articolo 31

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a ,

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

Nota:

Gli allegati contenuti nella proposta della Commissione sono modificati come segue:

All'allegato I, parte introduttiva:

1) nella sezione 2.1 i termini "Danimarca, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria" sono stati soppressi per conformarsi con la cartina corrispondente;

2) nella sezione 6.1 i termini "Danimarca, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria" sono stati aggiunti per conformarsi con la cartina corrispondente.

All'allegato I, sezione 2:

1) nella cartina 2.27 il termine "Londonderry" che si trova tra Newcastle e Leeds è stato soppresso.

All'allegato I, sezione 5:

1) nella cartina 5.1 (Mar Baltico) "Kristianstad" è sostituito da "Landskrona";

2) nella cartina 5.7 (Cipro) per ragioni di coerenza, "porto di Larnaca" è sostituito da "Larnaca".

All'allegato I, sezione 6:

1) nella cartina 6.0 (Europa): l'aeroporto di Tallinn è contrassegnato come "punto di connessione dell'Unione", per conformarsi con la cartina 6.4.

2) nella cartina 6.4 (Estonia): l'aeroporto di Tallinn è contrassegnato come "punto di connessione dell'Unione".

