



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 28 marzo 2012 (04.04)
(OR. en)**

8047/12

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0294 (COD)**

**TRANS 95
ECOFIN 284
ENV 229
RECH 96
CODEC 777**

RISULTATI DEI LAVORI

del: Segretariato generale

alle: delegazioni

n. doc. prec.: 7537/12 TRANS 77 ECOFIN 243 ENV 201 RECH 85 CODEC 633

n. prop. Comm.: 15629/3/11 TRANS 276 ECOFIN 688 ENV 778 RECH 336 CODEC 1699 REV 3

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli
orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti
– *Orientamento generale*

Nella sessione del 22 marzo 2012, il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" è giunto a un orientamento generale sulla proposta in oggetto che figura nell'allegato I.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)¹

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 europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la normale procedura legislativa,

considerando quanto segue:

¹ L'orientamento generale rispetto al presente regolamento lascia impregiudicato il risultato delle discussioni sulla proposta riguardante il CEF.

² GU C [...] del [...], pag.

³ GU C [...] del [...], pag.

- [(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 trasporti⁴ è stata rifiuta, per maggiore chiarezza, nella decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti⁵.
- (2) La programmazione, lo sviluppo e il funzionamento delle reti transeuropee dei trasporti contribuiscono al conseguimento di importanti obiettivi dell'Unione, come il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica e sociale, e perseguono anche l'obiettivo specifico di consentire la mobilità sostenibile e senza ostacoli delle persone e delle merci e di permettere l'accessibilità a tutte le regioni dell'Unione.
- (3) Tali obiettivi specifici dovrebbero essere raggiunti stabilendo interconnessioni e l'interoperabilità tra reti di trasporto nazionali in modo efficiente sotto il profilo delle risorse.
- (4) La crescita del traffico ha portato ad una maggiore congestione dei corridoi di trasporto internazionali. Al fine di assicurare la mobilità internazionale di merci e passeggeri, è necessario ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti e il suo uso e, se necessario, ampliarli rimuovendo le strozzature presenti nelle infrastrutture e realizzando i collegamenti infrastrutturali mancanti all'interno degli e tra gli Stati membri.
- (5) Come dichiarato nel Libro bianco sui trasporti "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"⁶, l'efficienza e l'efficacia dei trasporti possono essere notevolmente migliorate assicurando una migliore integrazione modale in tutta la rete, sotto il profilo delle infrastrutture, dei flussi di informazione e delle procedure.

⁴ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

⁵ GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1.

⁶ COM(2011) 144 definitivo.

- (6) Il Libro bianco auspica l'introduzione di una tecnologia dell'informazione e della comunicazione nel settore dei trasporti per garantire una gestione del traffico integrata e migliorata e per semplificare le procedure amministrative attraverso una migliore logistica del trasporto delle merci, la loro tracciabilità dei carichi e l'ottimizzazione di orari e flussi di traffico. Poiché tali misure promuovono la gestione e l'uso efficienti dell'infrastruttura di trasporto, è opportuno che rientrino nel campo di applicazione del presente regolamento.
- (7) Occorre che la politica della rete transeuropea dei trasporti tenga conto dell'evoluzione della politica dei trasporti e della proprietà delle infrastrutture. In passato, gli Stati membri erano i principali soggetti responsabili della creazione e della manutenzione delle infrastrutture di trasporto. Tuttavia, altri soggetti, anche privati, sono diventati anch'essi rilevanti per la realizzazione di una rete transeuropea multimodale dei trasporti, fra cui gestori delle infrastrutture, concessionari e autorità portuali e aeroportuali.
- (8) La rete transeuropea dei trasporti consiste in larga parte in infrastrutture già esistenti, gestite da svariati soggetti pubblici e privati. Per raggiungere pienamente gli obiettivi della nuova politica della rete transeuropea dei trasporti, occorre stabilire requisiti uniformi per le infrastrutture, mediante un regolamento, affinché siano osservati da qualsiasi soggetto responsabile dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti.
- (9) Si potrebbe sviluppare in modo ottimale la rete transeuropea dei trasporti attraverso un'impostazione a doppio strato, consistente in una rete globale e in una rete centrale, che costituiscono il più alto livello di programmazione di infrastrutture all'interno dell'Unione.

- (10) La rete globale è destinata ad essere una ampia rete di trasporti a livello europeo in grado di garantire l'accessibilità di tutte le regioni dell'Unione — anche quelle remote e ultraperiferiche, come perseguito anche dalla politica marittima integrata⁷ — e una maggiore coesione fra di esse. È necessario che gli orientamenti stabiliscano requisiti per l'infrastruttura della rete globale, al fine di realizzare una rete di alta qualità in tutta l'Unione entro il 2050.
- (11) La rete centrale deve essere individuata e realizzata a titolo prioritario all'interno del quadro fornito dalla rete globale entro il 2030. Essa deve costituire la spina dorsale dello sviluppo di una rete di trasporto multimodale e promuovere lo sviluppo dell'intera rete globale. Ciò dovrebbe permettere all'iniziativa dell'Unione di concentrarsi su quei componenti della rete transeuropea dei trasporti con il più alto valore aggiunto europeo, in particolare le tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti, i punti di connessione multimodali e le principali strozzature.
- (12) Al fine di istituire la rete centrale e la rete globale in modo coordinato e tempestivo, permettendo quindi di massimizzarne i benefici, è necessario che gli Stati membri interessati garantiscano che i progetti di interesse comune siano conclusi rispettivamente entro il 2030 e il 2050.
- (13) È necessario individuare progetti di interesse comune in grado di contribuire alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti e che corrispondano alle priorità stabilite negli orientamenti.
- (14) È opportuno che i progetti di interesse comune presentino un evidente valore aggiunto europeo. I progetti transfrontalieri hanno normalmente un elevato valore aggiunto europeo, ma possono aver effetti economici diretti inferiori rispetto a progetti puramente nazionali. Pertanto, di solito non vengono realizzati senza un intervento dell'Unione.

⁷ COM(2007) 575 definitivo.

- (15) Dato che lo sviluppo e la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti non vengono attuati unicamente dagli Stati membri, per tutti i promotori di progetti di interesse comune come le autorità locali e regionali, i gestori delle infrastrutture o altri soggetti pubblici o privati devono valere i diritti e gli obblighi del presente regolamento — nonché altre norme e procedure pertinenti nazionali e dell'Unione — nell'attuazione di tali progetti.
- (16) La cooperazione con i paesi vicini e i paesi terzi è necessaria per garantire il collegamento e l'interoperabilità tra le rispettive reti infrastrutturali. È quindi necessario che l'Unione, ove ciò sia opportuno, promuova progetti di reciproco interesse con tali paesi.
- (17) Al fine di conseguire l'integrazione modale in tutta la rete, è necessaria una programmazione adeguata della rete transeuropea dei trasporti. Ciò comporta inoltre l'attuazione di requisiti specifici in tutta la rete sotto il profilo dell'infrastruttura, dei sistemi di trasporto intelligenti, delle attrezzature e dei servizi. È quindi necessario garantire l'applicazione adeguata e concertata di tali requisiti in tutta Europa per ogni modo di trasporto e per la loro interconnessione nell'intera rete transeuropea dei trasporti e oltre, al fine di ottenere i benefici dell'effetto rete e per rendere possibili efficienti operazioni di trasporto transeuropee di lungo raggio.
- (18) Al fine di determinare le infrastrutture di trasporto esistenti e programmate per la rete globale e per la rete centrale, è necessario fornire delle mappe che devono essere aggiornate nel tempo per tener conto degli sviluppi dei flussi di traffico. La base tecnica delle mappe è fornita dal sistema TENtec della Commissione, che dispone di un più elevato grado di dettaglio per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto transeuropee.
- (19) È opportuno che gli orientamenti stabiliscano delle priorità che permettano di conseguire gli obiettivi entro l'orizzonte temporale stabilito.

- (20) I sistemi di trasporto intelligenti sono necessari come base per ottimizzare le operazioni di traffico e di trasporto e migliorare i servizi connessi.
- (21) È necessario che gli orientamenti prevedano lo sviluppo della rete globale nei nodi urbani, in quanto tali nodi costituiscono il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") di passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi.
- (22) La rete transeuropea dei trasporti, grazie alle sue ampie dimensioni, dovrebbe offrire la base per l'introduzione su larga scala di nuove tecnologie e innovazioni, che, ad esempio, potrebbero contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del settore dei trasporti in Europa e ridurre l'impronta carbonica. Ciò contribuirà alla strategia Europa 2020 e all'obiettivo del Libro bianco sui trasporti di ridurre del 60% le emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 (sulla base dei livelli del 1990) e al tempo stesso all'obiettivo di accrescere la sicurezza degli approvvigionamenti di combustibile per l'Unione.
- (23) La rete transeuropea dei trasporti deve assicurare una multimodalità efficiente al fine di permettere migliori scelte modali e il consolidamento di grandi volumi per trasferimenti sulle lunghe distanze. Ciò renderà la multimodalità economicamente più attraente per gli spedizionieri.
- (24) Al fine di realizzare infrastrutture di trasporto di alta qualità ed efficienti in tutti i modi di trasporto, è necessario che gli orientamenti contengano disposizioni concernenti la sicurezza (security e safety) dei movimenti di passeggeri e merci, l'impatto dei cambiamenti climatici e dei potenziali disastri naturali e provocati dall'uomo sulle infrastrutture e l'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto.
- (25) È necessario che la rete centrale costituisca un sottoinsieme della rete globale cui si sovrappone. Essa contiene quindi i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete transeuropea dei trasporti, secondo le necessità del traffico. Deve essere multimodale, cioè includere tutti i modi di trasporto e le loro connessioni nonché sistemi pertinenti di gestione del traffico e delle informazioni.

- (26) Per realizzare la rete centrale entro l'orizzonte temporale previsto, si potrebbe utilizzare un approccio per corridoi quale strumento per coordinare diversi progetti su base transnazionale e per sincronizzare l'evoluzione del corridoio, in modo da ottenere i massimi vantaggi sul piano della rete.
- (27) È opportuno inoltre che i corridoi della rete centrale perseguano obiettivi più ampi in materia di politica dei trasporti e facilitino l'integrazione modale e le operazioni multimodali. Ciò dovrebbe permettere lo sviluppo di corridoi speciali, ottimizzati sotto il profilo dell'uso di energia e delle emissioni che minimizzano quindi l'impatto sull'ambiente, e che sono interessanti anche per la loro affidabilità, la congestione limitata e i bassi costi operativi e amministrativi. Occorre includere un elenco iniziale di corridoi nel regolamento (UE) n. XXX/2012 [Meccanismo per collegare l'Europa], ma tale elenco deve rimanere adattabile per tenere conto di modifiche dei flussi di traffico.
- (28) La progettazione della corretta struttura di governance e l'individuazione delle fonti di finanziamento per complessi progetti transfrontalieri risulterebbero facilitate attraverso la creazione di piattaforme di corridoi per questi corridoi della rete centrale. È necessario che i coordinatori europei facilitino l'attuazione coordinata dei corridoi della rete centrale.
- (29) Nello sviluppare i corridoi della rete centrale è necessario tenere nel debito conto i corridoi per il trasporto di merci su ferrovia, istituiti in conformità al regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo⁸, nonché il piano europeo di installazione dell'ERTMS previsto dalla decisione 2009/561/CE della Commissione, del 22 luglio 2009, recante modifica della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema Controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale⁹.

⁸ GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

⁹ GU L 194 del 25.7.2009, pag. 60.

- (30) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la programmazione dei pertinenti strumenti finanziari disponibili a livello dell'Unione, è necessario che il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti si basi sul presente regolamento e attinga al Meccanismo per collegare l'Europa¹⁰. Analogamente, esso deve mirare ad allineare e combinare i finanziamenti provenienti da pertinenti strumenti interni ed esterni come i fondi strutturali e di coesione, il fondo di investimento per la politica di vicinato, lo strumento di assistenza preadesione¹¹ e quelli provenienti dalla Banca europea per gli investimenti, la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e altre istituzioni finanziarie. In particolare, nello sviluppare la rete transeuropea dei trasporti occorre che gli Stati membri tengano conto delle precondizioni applicabili ai trasporti conformemente al disposto dell'allegato IV del regolamento (UE) n. XXX/2012 [regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006]¹².
- (31) Al fine di aggiornare gli allegati e in particolare le mappe per tener conto delle possibili modifiche risultanti dall'uso effettivo di determinati elementi dell'infrastruttura di trasporto analizzati a fronte di soglie quantitative prestabilite, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alle modifiche degli allegati. È di particolare importanza che, durante i lavori preparatori, la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

¹⁰ Regolamento (UE) n. XXX/2012 del ... [Meccanismo per collegare l'Europa].

¹¹ 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.

¹² COM(2011) 615 definitivo.

- (32) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione del presente regolamento, è necessario conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate in conformità alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹³.
- (33) Poiché gli obiettivi dell'intervento prospettato, e in particolare l'istituzione e lo sviluppo coordinati della rete transeuropea di trasporti, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,¹⁴

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

¹³ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

¹⁴ I considerando saranno modificati alla luce delle modifiche apportate agli articoli.

CAPO I

PRINCIPI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti comprendente una struttura a doppio strato, vale a dire la rete globale sulla quale è istituita la rete centrale.
2. Esso individua progetti di interesse comune che comprendono la specificazione dei requisiti da rispettare per la gestione dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti.
3. [...]
4. Il regolamento prevede misure per la realizzazione della rete transeuropea. La realizzazione dei progetti di interesse comune dipende dal loro grado di maturità, dalla conformità con le procedure giuridiche nazionali e dell'UE e dalla disponibilità di risorse finanziarie, fatto salvo l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione.

Articolo 2

Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica alla rete transeuropea dei trasporti di cui all'allegato I, che comprende infrastrutture di trasporto e applicazioni telematiche ("AT").
2. Per quanto riguarda l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti, essa comprende il trasporto ferroviario, il trasporto sulle vie navigabili interne, il trasporto stradale, il trasporto marittimo, il trasporto aereo e l'infrastruttura del trasporto multimodale.

Articolo 2 bis¹⁵

Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti

La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione territoriale dell'Unione europea, contribuisce positivamente alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti e presenta un valore aggiunto europeo, rendendo altresì possibili servizi e attività di trasporto che:

- a) soddisfano le esigenze di trasporto e mobilità dei suoi utenti all'interno dell'Unione e nelle relazioni con paesi terzi, contribuendo all'ulteriore crescita economica e alla competitività in una prospettiva globale;
- b) sono economicamente efficienti, contribuiscono agli obiettivi di trasporti puliti e a basse emissioni di gas a effetto serra e di carbonio, alla sicurezza degli approvvigionamenti di combustibili e alla protezione dell'ambiente, sono sicuri e rispondono ad elevati standard qualitativi, sia per il trasporto di passeggeri che per quello di merci;

¹⁵ Ex articolo 4, paragrafo 1.

- c) permettono un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'Unione, incluse quelle periferiche e ultraperiferiche, promuovendo così la coesione sociale, economica e territoriale e sostenendo una crescita inclusiva;
- d) sono sostenuti da concetti operativi e tecnologici innovativi e sono efficaci in termini di costi;
- e) forniscono sostegno alla mobilità anche in caso di disastri naturali o provocati dall'uomo, assicurando l'accessibilità ai servizi di emergenza e di soccorso.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) [...]

a bis) "rete globale": la rete transeuropea dei trasporti di cui all'articolo 2;

a bis bis) "rete centrale": le parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica per l'Unione europea e gli Stati membri;

a bis bis bis) "progetto di interesse comune": un progetto realizzato in conformità dei requisiti del presente regolamento;

b) [...]

- c) "paese vicino": un paese che partecipa alla politica europea di vicinato, al partenariato strategico¹⁶, alla politica di allargamento, allo spazio economico europeo o all'Associazione europea di libero scambio;
- d) "paese terzo": un paese vicino e qualsiasi altro paese con il quale l'Unione può cooperare per conseguire gli obiettivi perseguiti dal presente regolamento;
- e) "valore aggiunto europeo": il valore del progetto in termini di contributo da esso fornito agli obiettivi TEN-T di cui agli articoli 2 bis e 4;
- f) "gestore dell'infrastruttura": qualsiasi organo o impresa responsabile in particolare della realizzazione o della manutenzione di un'infrastruttura di trasporto, compresa eventualmente anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura;
- g) "applicazioni telematiche (AT)": sistemi che utilizzano le tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione e del posizionamento/localizzazione al fine di gestire le infrastrutture, la mobilità e il traffico sulla rete transeuropea dei trasporti e fornire servizi di valore aggiunto a cittadini e operatori, tra cui un uso della rete sicuro, ecologico ed efficiente sotto il profilo delle risorse. Possono anche includere dispositivi di bordo, a condizione che formino un sistema indivisibile con i corrispondenti componenti dell'infrastruttura. Comprendono i sistemi, le tecnologie e i servizi di cui ai punti da g bis) a l);
- g bis) "sistema di trasporto intelligente (STI)": sistema definito dalla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto¹⁷;

¹⁶ COM(2004) 106 definitivo.

¹⁷ GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

- h) "sistema di gestione del traffico aereo": sistema specificato nel regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")¹⁸ e nel piano di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa ("piano di modernizzazione ATM") definito nel regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)¹⁹;
- i) "sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione" (VTMIS): sistemi introdotti per monitorare e gestire il traffico e il trasporto marittimo, utilizzando informazioni provenienti da sistemi di identificazione automatica delle navi (AIS), da sistemi di identificazione e tracciamento nel lungo raggio delle navi (LRIT), da sistemi radar costieri e di radiocomunicazioni previsti dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio, compresa l'integrazione di SafeSeaNet²⁰;
- j) "servizi d'informazione fluviale (RIS)": tecnologie di informazione e comunicazione sulle vie navigabili interne secondo la definizione della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità²¹;
- k) "servizi di navigazione informatizzata": servizi che utilizzano tecnologie dell'informazione interoperabili nel settore del trasporto marittimo per facilitare il transito delle merci e dei passeggeri in mare e nelle aree portuali, compresi i sistemi per gli operatori portuali, compresa l'interfaccia marittima unica prevista dalla direttiva 2010/65/UE;

¹⁸ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

¹⁹ GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

²⁰ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

²¹ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152.

- l) "sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)": sistema definito nella decisione 2006/679/CE della Commissione, del 28 marzo 2006²² e nella decisione 2006/860/CE della Commissione, del 7 novembre 2006²³, relative alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;
- m) "punto di attraversamento della frontiera": l'infrastruttura necessaria per garantire la fluidità del flusso di traffico, delle verifiche di frontiera, della sorveglianza di frontiera e delle altre procedure di controllo di frontiera;
- m bis) "tratta transfrontaliera": la tratta che assicura la continuità di un progetto di interesse comune tra almeno due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese vicino;
- n) "trasporto multimodale": trasporto di merci o passeggeri o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto;
- o) "nodo urbano": un'area urbana dove l'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti è collegata con altre parti di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale;
- p) "piattaforma logistica": area direttamente collegata all'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti che comprende almeno un terminale merci e permette lo svolgimento di attività logistiche;
- q) "terminale merci": struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto o tra due sistemi ferroviari diversi e per lo stoccaggio temporaneo delle merci, quale un porto, un porto interno, un aeroporto o un terminale ferroviario-stradale;

²² GU L 284 del 16.10.2006, pag. 1.

²³ GU L 342 del 7.12.2006, pag. 1.

- q bis) "rete isolata": la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo lo standard europeo (1435mm), per la quale determinati importanti investimenti in infrastrutture non sono giustificabili in termini di costi-benefici economici per via delle specificità della rete stessa dovute al suo isolamento geografico o alla sua ubicazione periferica;
- r) "regione NUTS": una regione definita nella nomenclatura delle unità territoriali per la statistica;
- s) "combustibili puliti alternativi": combustibili quali l'energia elettrica e l'idrogeno, i biocarburanti (liquidi), i carburanti di sintesi, il metano (gas naturale (GNC e GNL) e biometano) e il gas di petrolio liquefatto (GPL) che sostituiscono, almeno in parte, le fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto, contribuiscono alla sua decarbonizzazione e migliorano le prestazioni ambientali del settore dei trasporti.

Articolo 4

Sviluppo delle infrastrutture TEN-T

Oltre agli obiettivi di cui all'articolo 2 bis, nello sviluppo delle infrastrutture della rete transeuropea dei trasporti si perseguono i seguenti obiettivi:

- a) l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto nazionali;
- b) la rimozione delle strozzature e la realizzazione di collegamenti mancanti, sia all'interno delle infrastrutture di trasporto che nei punti di collegamento tra di esse, all'interno dei territori degli Stati membri e ai punti di attraversamento della frontiera tra di essi;
- c) lo sviluppo di tutti i modi di trasporto in maniera coerente con la realizzazione di trasporti sostenibili ed economicamente efficienti nel lungo termine;

- d) l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto;
- e) l'uso efficiente delle infrastrutture;
- f) la promozione di trasporti a basse emissioni di carbonio;
- g) i collegamenti delle infrastrutture di trasporto tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti delle infrastrutture di trasporto dei paesi vicini, nonché la promozione della loro interoperabilità;
- h) l'istituzione di requisiti di infrastruttura, in particolare nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza, che serviranno a qualificare la qualità, l'efficienza e la sostenibilità dei servizi di trasporto;
- i) sia per il traffico passeggeri che per quello merci, l'interconnessione tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio da un lato e il traffico regionale e locale dall'altro;
- j) un'infrastruttura di trasporto che riflette le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata delle regioni europee, incluse le regioni ultraperiferiche e le altre regioni periferiche;
- k) l'accessibilità per le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.

Articolo 5

Rete efficiente sotto il profilo delle risorse

La programmazione, lo sviluppo e il funzionamento della rete transeuropea dei trasporti segue criteri di efficienza nell'impiego delle risorse attraverso:

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

Articolo 6

[...]

Progetti di interesse comune

1. I progetti di interesse comune contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, il ripristino e l'ammodernamento dell'infrastruttura di trasporto esistente e attraverso misure che ne promuovono l'uso efficiente sotto il profilo delle risorse.
2. Un progetto d'interesse comune:
 - a) contribuisce agli obiettivi stabiliti agli articoli 2 bis e 4;
 - b) è conforme a quanto disposto nel capo II e, se riguarda la rete centrale, anche a quanto disposto nel capo III;
 - c) ha una validità economica in base all'analisi dei costi e dei benefici socioeconomici;
 - d) dimostra di possedere un valore aggiunto europeo.
3. Un progetto di interesse comune può comprendere il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità e le procedure per i permessi, la realizzazione e la valutazione.
4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i progetti vengano realizzati in conformità alle pertinenti norme e procedure nazionali e dell'Unione, in particolare alla legislazione dell'Unione in materia di ambiente, protezione del clima, sicurezza, concorrenza, aiuti di Stato, appalti pubblici e sanità pubblica.

5. I progetti di interesse comune sono ammissibili all'aiuto finanziario dell'Unione nell'ambito degli strumenti disponibili per la rete transeuropea dei trasporti, [in particolare il Meccanismo per collegare l'Europa istituito dal regolamento (UE) n. XXXX/2012]²⁴.

Articolo 8

Cooperazione con paesi terzi

1. L'Unione può sostenere, anche finanziariamente, progetti di interesse comune di cui all'articolo 7 per collegare la rete transeuropea dei trasporti alle reti infrastrutturali dei paesi vicini nella misura in cui tali progetti:
- a) collegano la rete centrale ai punti di attraversamento della frontiera;
 - b) garantiscono il collegamento fra la rete centrale e le reti dei trasporti dei paesi terzi, per un'ulteriore crescita economica e una maggiore competitività;
 - c) completano l'infrastruttura di trasporto in paesi terzi che fungono da collegamento fra settori della rete centrale situati nell'Unione;
 - d) realizzano sistemi di gestione del traffico in quei paesi;
 - e) promuovono le autostrade del mare con i paesi terzi senza fornire sostegno finanziario ai porti di questi ultimi.

Tali progetti incrementano la capacità o l'utilità di reti situate in uno o più Stati membri.

²⁴ Da inserire nel caso in cui il regolamento CEF sia adottato prima degli orientamenti TEN-T.

2. Oltre a quanto enunciato al paragrafo 1, l'Unione può cooperare con paesi terzi per promuovere altri progetti, senza fornire sostegno finanziario, nella misura in cui tali progetti sono volti a:
 - a) promuovere l'interoperabilità tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti dei paesi terzi;
 - b) promuovere l'estensione della politica della rete transeuropea dei trasporti ai paesi terzi;
 - c) facilitare il trasporto aereo con i paesi terzi, in modo da promuovere una crescita economica e una competitività efficienti e sostenibili, anche mediante l'ampliamento del cielo unico europeo e una migliore cooperazione nella gestione del traffico aereo;
 - d) facilitare il trasporto marittimo e promuovere le autostrade del mare con i paesi terzi.
3. I progetti di cui al paragrafo 2, lettere a) e d) sono conformi alle pertinenti disposizioni del capo II.
4. L'allegato III contiene mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti estese a specifici paesi vicini.
5. L'Unione può utilizzare gli esistenti strumenti finanziari e di coordinamento con i paesi vicini o può istituirne di nuovi e utilizzarli, come il fondo di investimento per la politica di vicinato (NIF) o lo strumento di assistenza preadesione (IPA) per la promozione di progetti di reciproco interesse.
6. [...]
7. Le disposizioni del presente articolo sono soggette alle pertinenti procedure relative agli accordi internazionali di cui all'articolo 218 del TFUE.

CAPO II

LA RETE GLOBALE

Articolo 9

Disposizioni generali

1. [...]
2. La rete globale:
 - a) viene specificata nelle mappe di cui all'allegato I del presente regolamento;
 - b) viene ulteriormente specificata attraverso la descrizione dei componenti dell'infrastruttura;
 - c) soddisfa i requisiti relativi alle infrastrutture di trasporto stabiliti nel presente capo;
 - d) stabilisce il quadro per l'individuazione di progetti di interesse comune;
 - e) riconosce le limitazioni fisiche delle infrastrutture di trasporto degli Stati membri, individuate nelle norme tecniche per l'interoperabilità.
3. Ci si adopera per completare la rete globale e conformarsi alle pertinenti disposizioni del presente capo entro il 31 dicembre 2050.

Articolo 10
Priorità generali

Nello sviluppo della rete globale, si dà priorità generale alle misure necessarie per:

- a) garantire una migliore accessibilità per tutte le regioni dell'Unione;
- b) garantire un'integrazione ottimale dei modi di trasporto;
- c) realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, fra l'altro nelle tratte transfrontaliere;
- c bis) promuovere l'utilizzo efficiente dell'infrastruttura e, ove necessario, aumentare la capacità;
- d) rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare quelli relativi all'interoperabilità della rete e alla concorrenza;
- e) migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo della sicurezza, dell'efficienza, della resilienza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, alle calamità, delle prestazioni ambientali, delle condizioni sociali, dell'accessibilità per tutti gli utenti, della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico;
- f) promuovere uno sviluppo tecnologico innovativo;

- g) realizzare e installare AT;
- h) garantire la sicurezza degli approvvigionamenti di combustibile promuovendo l'uso di fonti energetiche e sistemi di propulsione alternativi e in particolare a basse o a zero emissioni di carbonio;
- i) mitigare l'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito.

SEZIONE 1
INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Articolo 11

[...]

Articolo 12

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto ferroviario comprende in particolare:
 - a) linee ferroviarie convenzionali e ad alta velocità, compresi:
 - i) binari di raccordo;
 - ii) gallerie;
 - iii) ponti;
 - b) terminali merci e piattaforme logistiche per il trasbordo di merci all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;
 - c) stazioni lungo le linee indicate nell'allegato I per il trasferimento di passeggeri all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;
 - d) le attrezzature connesse;
 - e) AT.

2. Le linee ferroviarie assumono una delle forme seguenti:
- a) linee ferroviarie per il trasporto ad alta velocità che sono²⁵:
 - i) specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 km/h;
 - ii) linee convenzionali specificamente adattate per velocità dell'ordine di 200 km/h;
 - iii) linee appositamente adattate per l'alta velocità aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Sono comprese le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità;
 - b) linee ferroviarie per il trasporto convenzionale.
3. L'attrezzatura associata alle linee ferroviarie può comprendere i sistemi di elettrificazione, le attrezzature per la salita e la discesa dei passeggeri e il carico e lo scarico delle merci nelle stazioni, le piattaforme logistiche e i terminali merci. Ciò può comprendere qualsiasi impianto, tra cui gli impianti automatici per il cambio dello scartamento, necessario a garantire il funzionamento efficiente e sicuro dei veicoli e a migliorare l'interoperabilità.

²⁵ Secondo la definizione della direttiva 2008/57/CE.

Articolo 13

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

1 bis. I terminali merci sono collegati con l'infrastruttura stradale o, ove possibile, con l'infrastruttura delle vie navigabili interne della rete globale.

2. [...]

3. Gli Stati membri garantiscono:

a) [...]

b) che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario²⁶ e alle sue misure di attuazione, allo scopo di assicurare l'interoperabilità della rete globale;

c) che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme ai requisiti della specifica tecnica di interoperabilità (STI) adottata a norma dell'articolo 6 della direttiva 2008/57/CE, tranne quando ciò sia consentito dalla pertinente STI o nell'ambito della procedura di cui all'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE;

d) che l'accesso ai terminali merci sia conforme ai requisiti di cui alla direttiva 2001/14/CE.

²⁶ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

Articolo 14

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura ferroviaria e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10 è data priorità ai seguenti aspetti:

- a) installazione dell'ERTMS;
- a bis) migrazione allo scartamento nominale di 1435 mm;
- b) mitigazione dell'impatto del rumore e delle vibrazioni causati dal trasporto ferroviario;
- c) ottemperanza ai requisiti concernenti l'infrastruttura e miglioramento dell'interoperabilità.

SEZIONE 2

INFRASTRUTTURA DI TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE

Articolo 15

[...]

Articolo 16

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura delle vie navigabili comprende in particolare:
 - a) fiumi;
 - b) canali;
 - c) laghi;
 - d) infrastrutture connesse come chiuse, elevatori, ponti, invasi;
 - e) porti interni, tra cui l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale;
 - f) le attrezzature connesse;
 - g) AT, inclusi RIS.
2. Per far parte della rete globale, i porti interni hanno un volume annuo di trasbordo merci superiore alle 500 000 tonnellate. Il volume totale annuo del trasbordo merci si basa sulla media triennale disponibile più recente, pubblicata da Eurostat.
3. Le attrezzature connesse alle vie navigabili interne possono includere le attrezzature per il carico e lo scarico delle merci nei porti interni. Le attrezzature connesse possono consentire in particolare l'utilizzo di sistemi propulsivi e operativi che riducono i livelli di inquinamento, il consumo energetico e le emissioni di carbonio e possono comprendere impianti di raccolta dei rifiuti, come pure dispositivi rompighiaccio e attrezzature per ricerche idrogeologiche e per il dragaggio.

Articolo 17

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri garantiscono che i porti interni siano collegati con l'infrastruttura stradale o ferroviaria.
2. I porti interni offrono almeno un terminale merci aperto a tutti gli operatori in modo non discriminatorio e applicano tariffe trasparenti.
3. Gli Stati membri garantiscono che:
 - a) fiumi, canali e laghi siano conformi ai requisiti minimi delle vie navigabili di classe IV come prevede la nuova classificazione delle vie navigabili della CEMT²⁷ e garantiscano l'altezza libera di passaggio sotto i ponti²⁸.

Restrizioni in materia di pescaggio (meno di 2,50 m) e di altezza minima sotto i ponti (meno di 5,25 m) sono accettate come eccezioni per le vie navigabili esistenti;

a bis) fiumi, canali e laghi siano mantenuti per preservare lo stato di buona navigazione;
 - b) fiumi, canali e laghi siano dotati di RIS.

²⁷ Conferenza europea dei ministri dei trasporti (CEMT), ECMT/CM(92)6/final.

²⁸ Il testo seguente sarà inserito in un considerando: "La rete transeuropea dei trasporti riguarda soltanto una parte delle reti di trasporto esistenti. Nel quadro della revisione del 2023, la Commissione dovrebbe, in cooperazione con gli Stati membri interessati, valutare se altre parti, come talune vie navigabili interne di classe III, debbano essere integrate nella rete."

Articolo 18

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura delle vie navigabili interne

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura delle vie navigabili interne e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10 è data priorità a quanto segue:

- a) per quanto riguarda le vie navigabili esistenti: attuare le misure necessarie per raggiungere gli standard delle vie navigabili interne di classe IV;
- b) ove opportuno, raggiungere standard più elevati di quelli delle vie navigabili interne di classe IV, per soddisfare la domanda del mercato;
- c) attuare le AT, inclusi i RIS;
- d) collegare l'infrastruttura dei porti interni con l'infrastruttura del trasporto ferroviario e stradale.
- e) promuovere i trasporti per vie navigabili interne.

SEZIONE 3

INFRASTRUTTURE DEL TRASPORTO STRADALE

Articolo 19

[...]

Articolo 20

Componenti dell'infrastruttura

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

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

2. Le strade di alta qualità di cui al paragrafo 1, lettera a), sono quelle che svolgono un ruolo importante nel trasporto di merci e passeggeri di lungo raggio, collegano i principali centri urbani ed economici, sono interconnesse con altri modi di trasporto e collegano le regioni NUTS 2 montuose, remote, senza accesso al mare e periferiche con le regioni centrali dell'Unione. Si provvede all'adeguata manutenzione di tali strade per garantire la sicurezza del traffico.
3. Le strade di alta qualità sono quelle specificamente progettate e costruite per il traffico motorizzato e può trattarsi di autostrade, superstrade o strade strategiche convenzionali²⁹.
 - a) Un'autostrada è una strada specialmente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non serve le proprietà che la costeggiano e che:
 - i) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, da altri mezzi;
 - ii) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale e
 - iii) è contraddistinta dalla segnaletica come autostrada;
 - b) una superstrada è una strada destinata al traffico motorizzato accessibile principalmente attraverso intercambi o raccordi controllati e che:
 - i) prevede il divieto di sosta e parcheggio sulla carreggiata destinata alla circolazione e
 - ii) non presenta intersezioni a raso con alcuna linea ferroviaria o sede tranviaria;
 - c) una strada strategica convenzionale è una strada diversa da un'autostrada o da una superstrada, ma è ancora una strada di alta qualità di cui ai paragrafi 1 e 2.

²⁹ Accordo europeo sulle principali arterie del traffico internazionale (AGR) del 15 novembre 1975.

4. Le attrezzature connesse alle strade possono comprendere in particolare attrezzature per la gestione del traffico, la diffusione di informazioni e l'orientamento stradale, la riscossione dei pedaggi, la sicurezza, la riduzione degli effetti nocivi per l'ambiente, il rifornimento o la ricarica di veicoli a propulsione alternativa e la sicurezza delle aree di parcheggio degli autoveicoli commerciali.

Articolo 21

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

Gli Stati membri garantiscono che:

- a) le strade siano conformi al disposto dell'articolo 20, paragrafo 3, lettere a), b) o c);
- b) la sicurezza dell'infrastruttura del trasporto stradale sia garantita, controllata e, se necessario, migliorata in base alla procedura prevista dalla direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali³⁰;
- c) le gallerie stradali la cui lunghezza supera i 500 m siano conformi alla direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea³¹;
- d) l'interoperabilità dei sistemi di riscossione dei pedaggi sia assicurata in conformità alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità³² e alla decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici³³;

³⁰ GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59.

³¹ GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39.

³² GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

³³ GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11.

- e) qualsiasi sistema di trasporto intelligente introdotto da un'autorità pubblica su un'infrastruttura stradale sia conforme alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto³⁴ e sia utilizzato in modo conforme agli atti delegati adottati a titolo di tale direttiva.

Articolo 22

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura stradale

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura stradale e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10 è data priorità a quanto segue:

- a) promozione della sicurezza stradale;
- a bis) utilizzo di STI, in particolare gestione multimodale delle informazioni e del traffico, e realizzazione di sistemi di comunicazione e pagamento integrati;
- b) introduzione di nuove tecnologie e innovazioni per promuovere trasporti a basse emissioni di carbonio;
- c) predisposizione di appositi spazi di parcheggio per gli utenti commerciali con un adeguato livello di sicurezza.

³⁴ GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

SEZIONE 4

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO MARITTIMO

Articolo 23

[...]

Articolo 24

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto marittimo comprende in particolare:
 - a) lo spazio marittimo;
 - b) i canali marittimi;
 - c) i porti marittimi, tra cui l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale;
 - d) ausili alla navigazione;
 - e) accessi ai porti e tratti navigabili;
 - f) frangiflutti;
 - f bis) le autostrade del mare;
 - g) le attrezzature connesse;
 - h) AT, compresi i servizi di navigazione informatizzata e il VTMS.

2. I porti marittimi sono punti di entrata e uscita per le infrastrutture terrestri della rete globale e soddisfano almeno uno dei seguenti criteri:
 - a) il volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. La cifra di riferimento per questo volume totale è rappresentata dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;

- b) il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. La cifra di riferimento per questo volume totale è rappresentata dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;
 - c) il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale;
 - d) il porto marittimo è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto alternativo più vicino nella rete globale.
3. Le attrezzature connesse all'infrastruttura del trasporto marittimo possono comprendere in particolare attrezzature dirette a garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, tra cui dispositivi rompighiaccio e attrezzature per ricerche idrogeologiche, per il dragaggio e la manutenzione del porto e degli accessi al porto.

Articolo 25

Autostrade del mare

1. Le autostrade del mare rappresentano la dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti. Esse consistono in rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con il retroterra. Le autostrade del mare comprendono:
- a) collegamenti marittimi tra porti marittimi della rete globale;

- b) impianti portuali, tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) come sistemi elettronici di gestione della logistica, procedure doganali, amministrative e di sicurezza in almeno uno Stato membro;
 - c) infrastrutture per l'accesso diretto alla terra e al mare.
2. I progetti di interesse comune per le autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti sono proposti da almeno due Stati membri. Essi assumono una delle forme seguenti:
- a) [...]
 - b) costituiscono un collegamento marittimo e le sue connessioni con il retroterra all'interno della rete centrale tra due o più porti della rete centrale;
 - c) costituiscono un collegamento marittimo e le sue connessioni con il retroterra tra un porto della rete centrale e porti della rete globale, con un'attenzione speciale per le connessioni con il retroterra dei porti della rete centrale e globale.
3. I progetti di interesse comune per le autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti possono comprendere anche attività che comportano più ampi benefici e non sono collegate a porti specifici, come le attività per migliorare le prestazioni ambientali, per rendere disponibili dispositivi rompighiaccio, le attività dirette a garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, le operazioni di dragaggio, gli impianti di rifornimento di combustibili alternativi, nonché l'ottimizzazione dei processi, delle procedure e dell'elemento umano, le piattaforme TIC e i sistemi di informazione, tra cui sistemi di gestione del traffico e di comunicazione elettronica.

Articolo 26

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri garantiscono che:
 - a) i porti marittimi siano connessi con linee ferroviarie o strade e, ove possibile, vie navigabili interne della rete globale, salvo ove limitazioni fisiche lo impediscano;
 - b) i porti marittimi che assicurano il traffico merci offrano almeno un terminale aperto agli utenti in modo non discriminatorio e applichino tariffe trasparenti;
 - c) i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari colleghino due mari o permettano di accedere a porti marittimi dal mare e corrispondano almeno alle vie navigabili interne di classe IV.
2. Gli Stati membri garantiscono che i porti dispongano delle attrezzature necessarie a contribuire alle prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in conformità alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico³⁵.
3. [...]

³⁵ GU L 332 del 28.11.2000, pag. 81.

Articolo 27

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura marittima

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura marittima e oltre alle priorità di cui all'articolo 10 è data priorità a quanto segue:

- a) la promozione delle autostrade del mare, del trasporto marittimo a corto raggio, in particolare di misure che migliorano le prestazioni ambientali del trasporto marittimo secondo i requisiti applicabili in conformità della legislazione dell'UE o di pertinenti accordi internazionali, e lo sviluppo di connessioni con il retroterra;
- b) l'interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili interne;
- c) l'attuazione del VTMS e dei servizi di navigazione informatizzata.

SEZIONE 5

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO AEREO

Articolo 28

[...]

Articolo 29

Componenti dell'infrastruttura

- 1. L'infrastruttura del trasporto aereo comprende in particolare:
 - a) lo spazio aereo, le rotte e le vie aeree;
 - b) gli aeroporti;
 - c) le attrezzature connesse;
 - d) i sistemi di navigazione aerea, compreso SESAR.

2. Gli aeroporti sono conformi ad almeno uno dei seguenti criteri:

a) per gli aeroporti passeggeri:

i) il volume totale annuo del traffico passeggeri è almeno pari allo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti gli aeroporti dell'Unione. Il volume totale annuo di passeggeri si basa sulla media triennale disponibile più recente pubblicata da Eurostat;

ii) la soglia del volume dello 0,1% non si applica se l'aeroporto si trova fuori da un raggio di 100 km dall'aeroporto più vicino nella rete globale, o fuori da un raggio di 200 km se la regione nella quale è situato è dotata di una linea ferroviaria ad alta velocità;

b) per gli aeroporti di traffico merci il volume totale annuo del traffico merci è almeno pari allo 0,2% del volume totale annuo del traffico merci di tutti gli aeroporti dell'Unione. Il volume totale annuo di merci si basa sulla media triennale disponibile più recente pubblicata da Eurostat.

Articolo 30

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri garantiscono che tutti gli aeroporti offrano almeno un terminale aperto a tutti gli operatori in modo non discriminatorio e applichino tariffe trasparenti, pertinenti ed eque.
2. Gli Stati membri garantiscono che alle infrastrutture del trasporto aereo della rete globale si applichino le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita adottate dall'Unione in conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002³⁶.

³⁶ GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

3. Gli Stati membri garantiscono che le infrastrutture per la gestione del traffico aereo permettano la realizzazione del cielo unico europeo, in conformità al regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo (regolamento quadro)³⁷, al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo (regolamento sulla fornitura di servizi)³⁸, al regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo (regolamento sullo spazio aereo)³⁹ e al regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (regolamento sull'interoperabilità)⁴⁰, e delle operazioni di trasporto aereo al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo, delle norme di attuazione e delle specifiche dell'Unione.

Articolo 31

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura del trasporto aereo

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura di trasporto aereo e oltre alle priorità di cui all'articolo 10 è data priorità a quanto segue:

- a) ottimizzare le infrastrutture esistenti;
- b) incrementare la capacità aeroportuale;

³⁷ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

³⁸ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

³⁹ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

⁴⁰ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

- c) sostenere la realizzazione del cielo unico europeo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli che utilizzano SESAR;
- d) migliorare le interconnessioni multimodali degli aeroporti con infrastrutture di altri modi di trasporto.

SEZIONE 6

INFRASTRUTTURA DI TRASPORTO MULTIMODALE

Articolo 32

[...]

Articolo 33

Componenti dell'infrastruttura

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

- a) il trasbordo annuo di merci supera, per le operazioni di carico di merci non sfuse, 800 000 tonnellate o supera, per le operazioni di carico di merci sfuse, lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione⁴¹;
- b) se in una regione NUTS 2 non esiste né un terminale merci né una piattaforma logistica conforme alla lettera a) il principale terminale merci o la principale piattaforma logistica designati dallo Stato membro interessato sono collegati almeno alla rete stradale e ferroviaria della regione NUTS 2 di cui trattasi o, nel caso di Stati membri privi di sistema ferroviario sono collegati unicamente alla rete stradale.

⁴¹ E' necessario un adeguamento delle mappe per tener conto delle nuove soglie.

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri garantiscono in modo non discriminatorio che:
 - a) i modi di trasporto siano collegati fra loro in uno dei seguenti punti: terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, aeroporti e porti marittimi, per consentire il trasporto multimodale di merci e passeggeri;
 - b) fatte salve le disposizioni applicabili degli ordinamenti nazionali e dell'Unione, i terminali merci e le piattaforme logistiche, i porti interni e marittimi nonché gli aeroporti che movimentano merci siano attrezzati per trasmettere flussi di informazioni all'interno di questa infrastruttura e tra i modi di trasporto lungo la catena logistica. Tali sistemi in particolare dovrebbero fornire informazioni in tempo reale sulla capacità disponibile dell'infrastruttura, i flussi di traffico, il posizionamento e la tracciabilità e garantiscono la sicurezza durante i viaggi multimodali;
 - c) fatte salve le disposizioni applicabili degli ordinamenti nazionali e dell'Unione, la continuità del traffico passeggeri attraverso la rete globale sia facilitata da attrezzature appropriate e dalla disponibilità di STI nelle stazioni ferroviarie, nelle autostazioni, negli aeroporti e, se pertinente, nei porti marittimi e di navigazione interna.
2. I terminali merci dispongono di gru, trasportatori e altri dispositivi per la movimentazione delle merci tra i diversi modi di trasporto e per il posizionamento e deposito delle merci.

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura multimodale

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura multimodale e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10 è data priorità a quanto segue:

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

SEZIONE 7

DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 36

Nodi urbani

Nello sviluppo della rete globale nei nodi urbani, gli Stati membri mirano, ove possibile, a garantire:

- a) per il trasporto di passeggeri: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, stradale, aerea e, se opportuno, delle vie navigabili interne e marittima della rete globale;
- b) per il trasporto di merci: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, stradale e, se opportuno, delle vie navigabili interne, aerea e marittima della rete globale;
- c) la connessione adeguata tra diverse stazioni ferroviarie o aeroporti della rete globale all'interno di un nodo urbano;
- d) una connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale, inclusi il consolidamento logistico e i centri di distribuzione;
- e) [...]
- f) la mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;
- g) la promozione del trasporto urbano efficiente di merci a basso rumore e a basse emissioni di carbonio.

Articolo 37

Applicazioni telematiche

Gli Stati membri tendono a garantire che, se del caso, siano usate le AT per consentire la gestione del traffico e lo scambio di informazioni all'interno dei modi di trasporto e fra di essi per operazioni di trasporto multimodale e servizi a valore aggiunto connessi ai trasporti, migliorando la sicurezza e le prestazioni ambientali, e per facilitare una connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale.

Le AT di cui al presente articolo, nei rispettivi modi di trasporto, includono in particolare:

- per le ferrovie: l'ERTMS;
- per le vie navigabili interne: i servizi d'informazione fluviale;
- per il trasporto stradale: gli STI;
- per il trasporto marittimo: il VTMS e i servizi di navigazione informatizzata;
- per il trasporto aereo: i sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli risultanti da SESAR.

Articolo 38

Servizi di trasporto di merci sostenibili

Gli Stati membri attribuiscono particolare attenzione a progetti di interesse comune che, utilizzando l'infrastruttura della rete globale, forniscono servizi di trasporto merci efficienti e, al tempo stesso, contribuiscono a ridurre le emissioni di carbonio e che si prefiggono di:

- a) migliorare l'uso sostenibile dell'infrastruttura di trasporto, compresa l'efficienza della sua gestione;
- b) promuovere l'introduzione di servizi di trasporto innovativi anche attraverso le AT e l'istituzione di pertinenti strutture di governance;
- c) facilitare il funzionamento dei servizi di trasporto multimodale e migliorare la cooperazione tra i fornitori di servizi di trasporto;

- d) promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e delle emissioni di carbonio, in particolare nei settori della trazione dei veicoli, della propulsione e della programmazione delle operazioni e dei sistemi;
- e) effettuare un'analisi e fornire informazioni sulle caratteristiche e le prestazioni della flotta, i requisiti amministrativi e le risorse umane.

Articolo 39

Nuove tecnologie e innovazioni

Per mantenere la rete globale al passo con lo sviluppo e l'introduzione di tecnologie innovative, l'obiettivo è in particolare il seguente:

- a) consentire la decarbonizzazione dei trasporti attraverso la transizione verso tecnologie di trasporto innovative;
- b) consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto promuovendo l'efficienza energetica nonché l'introduzione di sistemi di propulsione alternativi e la fornitura dell'infrastruttura corrispondente. Tale infrastruttura può includere reti e altri strumenti necessari per la fornitura di energia, tener conto dell'interfaccia infrastruttura-veicolo e comprendere sistemi di trasporto intelligenti;
- c) migliorare la sicurezza e la sostenibilità del trasporto di merci;
- d) migliorare il funzionamento, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete, compresi la biglietteria multimodale e il coordinamento degli orari di viaggio;
- e) promuovere misure dirette a ridurre i costi esterni, come ogni tipo di inquinamento, tra cui il rumore, la congestione e i danni alla salute;
- f) introdurre la tecnologia della sicurezza e norme di identificazione compatibili sulle reti;

- g) migliorare la resilienza ai cambiamenti climatici;
- h) far progredire lo sviluppo e l'utilizzo di AT all'interno dei modi di trasporto e fra di essi.

Articolo 40

Infrastrutture sicure

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

Articoli 41- 43

[...]

CAPO III

LA RETE CENTRALE

Articolo 44

Identificazione della rete centrale

1. La rete centrale di cui all'allegato I consiste in quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti e rispecchia l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale. La rete centrale in particolare contribuisce a far fronte al fenomeno della crescente mobilità e ad assicurare norme di sicurezza elevate, concorrendo inoltre allo sviluppo di un sistema di trasporti a basse emissioni di carbonio.
2. La rete centrale è interconnessa attraverso nodi e offre collegamenti tra gli Stati membri e con le reti infrastrutturali di trasporto dei paesi vicini.
3. Fatto salvo il disposto dell'articolo 1, paragrafo 4 e dell'articolo 47, paragrafi 2 e 3, sono prese misure adeguate affinché la rete centrale sia sviluppata in modo da conformarsi alle disposizioni del presente capo entro il 31 dicembre 2030.

Ai sensi dell'articolo 57, l'attuazione della rete centrale è valutata dalla Commissione entro il 31 dicembre 2023.

Articolo 45

Requisiti concernenti l'infrastruttura

1. Per garantire un uso dell'infrastruttura di trasporto efficiente sotto il profilo delle risorse e offrire una capacità sufficiente, si tiene conto delle tecnologie innovative, delle AT e delle misure di regolamentazione e di governance per gestire l'uso dell'infrastruttura.
2. L'infrastruttura della rete centrale soddisfa tutti i requisiti di cui al capo II. Inoltre, fatto salvo il paragrafo 3, l'infrastruttura della rete centrale soddisfa anche i seguenti requisiti:
 - a) per le infrastrutture del trasporto ferroviario, eccettuate le reti isolate:
 - completa elettrificazione delle linee ferroviarie;
 - linee per il trasporto merci della rete centrale: almeno 22,5 t di carico per asse, 100 km/h di velocità e la possibilità di far viaggiare treni con una lunghezza di 750 m;
 - piena realizzazione dell'ERTMS;
 - scartamento nominale per le nuove linee ferroviarie: 1435 mm tranne nei casi in cui la nuova linea è un'estensione di una rete avente uno scartamento diverso e separato da quello delle principali linee ferroviarie dell'Unione europea;
 - b) per le infrastrutture delle vie navigabili interne e del trasporto marittimo:
 - disponibilità di combustibili puliti alternativi;

c) per l'infrastruttura del trasporto stradale:

- i requisiti derivanti dall'articolo 20, paragrafo 3, lettere a) o b);
- sviluppo di aree di sosta sulle autostrade ogni 100 km circa al fine di fornire tra l'altro adeguati spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di sicurezza;
- disponibilità di combustibili puliti alternativi;

d) per l'infrastruttura del trasporto aereo:

- capacità di rendere disponibili combustibili puliti alternativi.

3. Fatta salva la direttiva 2008/57/CE, su richiesta di uno Stato membro, per quanto concerne l'infrastruttura del trasporto ferroviario, la Commissione, in casi debitamente giustificati, può concedere esenzioni riguardanti la lunghezza del treno, l'ERTMS, il carico per asse, l'elettrificazione e la velocità della linea.

Su richiesta di uno Stato membro, per quanto riguarda l'infrastruttura del trasporto su strada, la Commissione, in casi debitamente giustificati, può concedere esenzioni dalle disposizioni dell'articolo 20, paragrafo 3, lettere a) o b) purché sia garantito un adeguato livello di sicurezza.

I casi debitamente giustificati di cui al presente paragrafo includono casi in cui gli investimenti in infrastrutture non possono essere giustificati in termini di costi-benefici economici⁴².

⁴² Il testo seguente sarà inserito in un considerando: "Le esenzioni da requisiti infrastrutturali per la rete centrale dovrebbero essere possibili in casi debitamente giustificati, casi in cui gli investimenti non possono essere giustificati, per esempio in zone a bassa densità demografica."

Articolo 46

Sviluppo della rete centrale

L'infrastruttura di trasporto inclusa nella rete centrale è sviluppata in conformità alle corrispondenti disposizioni del capo II.

Articolo 47

Nodi della rete centrale

1. I nodi della rete centrale sono indicati nell'allegato II e comprendono:
 - nodi urbani, inclusi i relativi porti e aeroporti;
 - porti marittimi e porti di navigazione interna;
 - punti di attraversamento della frontiera verso i paesi vicini;
 - terminali ferroviario-stradali.
2. I porti marittimi di cui all'allegato II, parte 2 sono collegati con l'infrastruttura del trasporto stradale e ferroviario della rete transeuropea dei trasporti e, ove possibile, con l'infrastruttura delle vie navigabili interne entro il 31 dicembre 2030, salvo ove limitazioni fisiche lo impediscano.
3. I principali aeroporti indicati nell'allegato II, parte 1b sono collegati con l'infrastruttura del trasporto stradale e ferroviario della rete transeuropea dei trasporti entro il 31 dicembre 2050, salvo ove limitazioni fisiche lo impediscano. Tenendo conto della potenziale domanda di traffico, tali aeroporti sono integrati nella rete ferroviaria ad alta velocità ogniqualvolta ciò sia possibile.

CAPO IV
REALIZZAZIONE DELLA RETE CENTRALE MEDIANTE CORRIDOI DELLA RETE
CENTRALE⁴³

Articolo 48

Strumento dei corridoi della rete centrale

1. I corridoi della rete centrale costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale. Per consentire un trasporto multimodale efficiente sotto il profilo delle risorse, i corridoi della rete centrale sono incentrati su:
 - integrazione modale,
 - interoperabilità e
 - sviluppo coordinato dell'infrastruttura nelle tratte transfrontaliere.
2. I corridoi della rete centrale consentono agli Stati membri di seguire un approccio coordinato e sincronizzato rispetto agli investimenti nelle infrastrutture, in modo da gestire le capacità nella maniera più efficiente. I corridoi della rete centrale sostengono l'introduzione a livello globale di sistemi di gestione del traffico interoperabili.

⁴³ Il testo seguente sarà inserito in un considerando: "Per realizzare la rete centrale entro l'orizzonte temporale previsto, si potrebbe utilizzare un approccio per corridoi quale strumento per coordinare diversi progetti su base transnazionale e per sincronizzare l'evoluzione del corridoio, in modo da ottenere i massimi vantaggi sul piano della rete. Tale strumento non dovrebbe essere inteso come base della prioritizzazione di taluni progetti relativi alla rete centrale."

Articolo 49

Definizione dei corridoi della rete centrale

1. I corridoi della rete centrale coprono i flussi di lungo raggio più importanti della rete centrale e mirano in particolare a migliorare i collegamenti transfrontalieri all'interno dell'Unione.
2. [...]
3. I corridoi della rete centrale possono includere anche porti marittimi, porti interni, aeroporti, terminali ferroviario-stradali e i relativi accessi.

Articolo 50

Elenco dei corridoi della rete centrale

Come previsto nel presente capo, gli Stati membri partecipano ai corridoi della rete centrale che figurano nella parte I⁴⁴ dell'allegato del regolamento (UE) n. XXXX/2012 che ha istituito il Meccanismo per collegare l'Europa.

Articolo 51

Coordinamento dei corridoi della rete centrale

1. Al fine di facilitare la realizzazione coordinata dei corridoi della rete centrale, la Commissione, d'intesa con gli Stati membri interessati e previa consultazione del Parlamento europeo e del Consiglio, designa uno o più "coordinatori europei".

⁴⁴ Il testo dell'allegato del regolamento CEF dovrebbe essere modificato per introdurre una distinzione tra, da un lato, il **tracciato** dei corridoi e, dall'altro, i relativi **progetti**. Il riferimento contenuto nell'articolo 50 è fatto alle sezioni dell'allegato relative ai tracciati e non alle sezioni contenenti i progetti. Le necessarie modifiche al regolamento CEF saranno apportate successivamente in modo da garantire la coerenza tra i due strumenti.

2. Il coordinatore europeo è scelto in particolare in funzione della sua conoscenza delle questioni relative ai trasporti nonché al finanziamento e alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti, oltre che della sua esperienza nell'ambito delle istituzioni europee.
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, che assicura la necessaria assistenza di segreteria. L'incarico del coordinatore europeo si riferisce ad un unico corridoio della rete centrale.
5. Il coordinatore europeo:
 - a) sostiene la realizzazione coordinata del corridoio della rete centrale;
 - a bis) redige il piano di lavoro relativo al corridoio di concerto con gli Stati membri e ne controlla l'attuazione;
 - b) riferisce agli Stati membri, alla Commissione e, se opportuno, a tutti gli altri soggetti direttamente coinvolti nello sviluppo del corridoio della rete centrale su eventuali difficoltà incontrate e contribuisce a trovare le soluzioni appropriate;
 - c) redige ogni anno una relazione per il Parlamento europeo, il Consiglio, la Commissione e gli Stati membri interessati in merito ai progressi ottenuti nella realizzazione del corridoio in questione;
 - d) esamina la domanda di servizi di trasporto, le possibilità di finanziamento degli investimenti, i passi da intraprendere e le condizioni da soddisfare per facilitare l'accesso alle forme di finanziamento e formula raccomandazioni adeguate.

6. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo e gli forniscono le informazioni necessarie per l'esecuzione dei suoi compiti.
7. Fatte salve le procedure applicabili stabilite dagli ordinamenti nazionali e dell'Unione, la Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo al momento dell'esame delle domande di finanziamento dell'Unione concernenti i corridoi della rete centrale cui si riferisce l'incarico del coordinatore.

Articolo 52

[...]

Articolo 53

Piano di lavoro

1. Entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento il coordinatore europeo presenta agli Stati membri interessati un piano di lavoro che analizza lo sviluppo del corridoio. Previa approvazione degli Stati membri interessati, il piano di lavoro è presentato per informazione al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione.

Il piano di lavoro comprende in particolare una descrizione delle caratteristiche e degli obiettivi del corridoio della rete centrale.

Il piano di lavoro contiene un'analisi:

- dello sviluppo dei sistemi di gestione del traffico interoperabili;
- un piano per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, operativi e amministrativi tra i modi di trasporto e all'interno di essi e per incrementare l'efficienza dei trasporti e dei servizi multimodali;

- misure per migliorare la capacità amministrativa e tecnica di concepire, programmare, progettare, appaltare, realizzare e monitorare progetti di interesse comune;
- i possibili impatti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura e, ove opportuno, le misure proposte per migliorare la resilienza di tali fenomeni;
- le misure da adottare per mitigare le emissioni di gas a effetto serra.

Il piano di lavoro include inoltre un'analisi degli investimenti, ivi compresi:

- l'elenco di progetti per l'estensione, il rinnovo o la reinstallazione dell'infrastruttura di trasporto di cui all'articolo 2, paragrafo 2 per ognuno dei modi di trasporto interessati dal corridoio della rete centrale;
- le varie fonti previste, in partenariato con gli Stati membri interessati, per il finanziamento, a livello internazionale, nazionale, regionale, locale e dell'Unione, includendo, quando possibile, i sistemi di finanziamento incrociato con destinazione specifica, nonché il capitale privato, assieme all'importo degli impegni già presi e, ove applicabile, il riferimento al contributo dell'Unione previsto nell'ambito dei suoi programmi finanziari.

2. [...]

3. Il coordinatore europeo presta sostegno agli Stati membri nell'attuazione del piano di lavoro specie per quanto riguarda:

- a) la programmazione degli investimenti, i relativi costi e il calendario di attuazione giudicati necessari per la realizzazione dei corridoi della rete centrale;

b) la definizione delle misure mirate a promuovere l'introduzione di nuove tecnologie nella gestione del traffico e delle capacità e, ove opportuno, a ridurre i costi esterni, in particolare le emissioni di gas a effetto serra e il rumore.

c) [...]

4. [...]

Articolo 53 bis

Governance dei corridoi della rete centrale

1. Per ciascun corridoio della rete centrale il coordinatore europeo competente, assistito da un segretariato, consulta gli Stati membri interessati e, se opportuno, in partenariato con loro, altri soggetti pubblici e privati, quali i gestori e gli operatori delle infrastrutture, per redigere il piano di lavoro, formulare raccomandazioni e controllare l'attuazione del piano.
2. Con l'accordo degli Stati membri interessati il coordinatore può istituire e presiedere gruppi di lavoro relativi ai corridoi incentrati su:
 - integrazione modale,
 - interoperabilità,
 - sviluppo coordinato dell'infrastruttura nelle tratte transfrontaliere.

Per quanto concerne l'infrastruttura ferroviaria, il coordinatore tiene pienamente conto del lavoro svolto nell'ambito dei corridoi merci ferroviari istituiti in conformità del regolamento (UE) n. 913/2010.

CAPO V
DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 54

Aggiornamento e relazioni

1. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione, per quanto possibile attraverso il sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec), i dati annuali relativi ai progressi compiuti nel realizzare i progetti di interesse comune e agli investimenti fatti a questo scopo.
- 1 bis. Gli Stati membri forniscono alla Commissione un compendio dei piani e dei programmi nazionali in fase di elaborazione nella prospettiva dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Successivamente alla loro adozione, gli Stati membri trasmettono i piani e i programmi nazionali alla Commissione per informazione.
2. Ogni due anni, a partire dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione pubblica una relazione sullo stato di attuazione del regolamento stesso che è presentata per informazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.
3. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma del TFUE, la Commissione è abilitata ad adottare atti delegati in conformità all'articolo 56 per quanto riguarda l'adeguamento dell'allegato I per tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite agli articoli 16, 24, 29 e 33. Nell'adeguare l'allegato la Commissione:
 - a) include le piattaforme logistiche, i terminali merci, i terminali ferroviario-stradali, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti nella rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi due anni supera la soglia pertinente;

- b) esclude le piattaforme logistiche, i terminali merci, i terminali ferroviario-stradali, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti dalla rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi sei anni è inferiore alla soglia pertinente;
- c) adegua le mappe relative all'infrastruttura stradale, ferroviaria e della navigazione interna limitandosi rigorosamente a rispecchiare i progressi compiuti nel completamento della rete. Nel modificare tali mappe, la Commissione non ammette correzioni nel tracciato della rotta oltre quanto è consentito dalla relativa procedura di autorizzazione del progetto.

Gli adeguamenti di cui alle lettere a) e b) si basano sulle ultime statistiche disponibili pubblicate da Eurostat. Gli adeguamenti di cui alla lettera c) si basano sulle informazioni fornite dallo Stato membro interessato, in conformità dell'articolo 54, paragrafo 1.

4. I progetti di interesse comune riguardanti infrastrutture incluse recentemente da un atto delegato nella rete transeuropea dei trasporti sono ammissibili ai fini dell'articolo 7, paragrafo 5 a decorrere dalla data di entrata in vigore degli atti delegati di cui al paragrafo 3.

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

Articolo 55

[...]

Articolo 56

Esercizio della delega

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

Articolo 57

Riesame

1. Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione procede ad un riesame della realizzazione della rete centrale, in consultazione con gli Stati membri, valutandone la conformità alle disposizioni del presente regolamento e i progressi compiuti⁴⁵.
2. Nell'effettuare tale riesame la Commissione valuta se la rete centrale prevista dal presente regolamento possa conformarsi entro il 2030 alle disposizioni del capo III, tenendo conto della situazione economica e di bilancio dell'Unione e dei singoli Stati membri. La Commissione valuta inoltre, in consultazione con gli Stati membri, se la rete centrale debba essere modificata tenendo conto dell'evoluzione dei flussi di trasporto e della programmazione nazionale degli investimenti. Se necessario la Commissione può presentare una proposta di modifica del presente regolamento.
3. In tale proposta la Commissione può altresì specificare la data per il completamento della rete globale previsto all'articolo 9, paragrafo 3.

Articolo 58

Autorità di contatto unica

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

⁴⁵ Il testo seguente sarà inserito in un considerando: "Nel riesaminare la realizzazione della rete centrale nel 2023, la Commissione dovrebbe tener conto dei piani di attuazione nazionali e dei futuri allargamenti."

Articolo 59

Ritardi nel completamento della rete centrale

In caso di significativo ritardo nell'avvio o nel completamento dei lavori attinenti alla rete centrale, la Commissione può chiedere agli Stati membri interessati di spiegare le ragioni di tale ritardo. Gli Stati membri forniscono le ragioni del ritardo entro tre mesi. Sulla base della risposta fornita, la Commissione consulta gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo.

Articolo 59 bis

Deroghe

Le disposizioni concernenti le linee ferroviarie, in particolare l'eventuale requisito di collegare a queste ultime aeroporti e porti, non si applicano a Cipro e Malta finché sul loro territorio non sia istituita una rete ferroviaria.

Articolo 59 bis bis

Disposizioni transitorie

1. Le decisioni di finanziamento adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 680/2007⁴⁶, sulla base della decisione n. 661/2010/UE, già avviate all'atto dell'entrata in vigore del presente regolamento continuano ad essere soggette alla suddetta decisione nella versione in vigore alla vigilia della data di entrata in vigore del presente regolamento.
2. I riferimenti ai "progetti prioritari" di cui all'allegato III della decisione n. 661/2010/UE si intendono fatti alla "rete centrale" come definita nel presente regolamento.

⁴⁶ 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).

Articoli 60-61

[...]

Articolo 62

Abrogazione

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

Articolo 63

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

Dichiarazione della Lituania e della Romania sull'estensione indicativa della rete transeuropea dei trasporti ai paesi vicini

"Con riferimento all'orientamento generale del Consiglio in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, la Lituania e la Romania si riservano il diritto di proporre, in una fase successiva della procedura di codecisione, l'inclusione delle reti dei paesi terzi del partenariato orientale e della dimensione settentrionale nell'allegato relativo all'estensione indicativa della rete TEN-T ai paesi vicini".

Dichiarazione della Slovenia

"Al momento dell'adozione dell'orientamento generale sul regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T, la Slovenia ricorda l'importanza dell'elenco dei corridoi della rete centrale e delle disposizioni pertinenti contenute nella proposta di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa.

Data l'importanza dei corridoi in termini di pianificazione e di finanziamento dell'attuazione della rete TEN-T, la Slovenia considera il regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e il regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T un pacchetto indivisibile e si rammarica del fatto che le proposte non siano adottate in parallelo.

Pur appoggiando l'orientamento generale, la Slovenia si riserva pertanto il diritto di riconsiderare la sua posizione sulla proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione in attesa dei risultati della discussione sui corridoi della rete centrale nel contesto del meccanismo per collegare l'Europa."

Dichiarazione dell'Italia

"L'Italia, pur esprimendo un generale apprezzamento per il testo di compromesso relativo all'orientamento generale del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, rileva l'esigenza di apportare alcune modifiche negli allegati, onde supportare la crescita economica anche delle regioni insulari dell'Unione.

1) Inclusione dei collegamenti di ultimo miglio.

Si ritiene che adeguata attenzione deve essere attribuita ai collegamenti di ultimo miglio ed alle sezioni mancanti dei collegamenti ferroviari con gli aeroporti e con i porti.

2) Inclusione dei porti di Cagliari e di Augusta nella rete prioritaria.

I suddetti porti, oltre a rispettare i volumi di traffico posti dalla metodologia europea, svolgono un ruolo fondamentale nelle economie delle due più importanti isole italiane.

Il **porto di Cagliari** soddisfa le soglie relative ai volumi di traffico merci (24.344.020 tons /year for bulk cargo; 13.414.060 tons /year for non-bulk cargo) richieste per l'ammissione alla rete prioritaria ("*Core Network*"). Occorre innanzitutto premettere che la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale di Cagliari è costituita dalle aree demaniali marittime e dalle opere portuali nel tratto di costa che va dalla radice di Nuovo Molo di Levante alla località Porto Foxi (ai sensi del Decreto 6 aprile 1994 pubblicato sulla G.U. n. 116 del 20.05.1994). Di seguito, i volumi di traffico relativi agli anni 2006-2007-2008 (dati ISTAT, in M tons), che dimostrano il rispetto delle soglie individuate dalla metodologia della Commissione, vale a dire 24.344.020 tons /year for bulk cargo; 13.414.060 tons /year for non-bulk cargo.

ISTAT	2006	2007	2008	AVG	bulk %	non-bulk %	TONNES BULK	TONNES NON-BULK	INTER-POLAZIONE
Porto Foxi	27 111	26 744	26 407	26 754	100 %	0 %	26 754	0	1.10
Cagliari	9 482	9 397	9 040	9 306	15 %	85 %	1 396	7 910	0.65
Tot	36 593	36 141	35 447	36 060	78 %	22 %	28 150	7 910	1.75

Il porto di Cagliari è situato su una delle più grandi isole del Mediterraneo e concorre a raccordare aree periferiche del continente europeo. Grazie ai grandi spazi disponibili, all'enorme potenzialità di funzione, alla felice posizione geografica (a sole 11 miglia dalla linea ideale Gibilterra/Suez), il porto di Cagliari risponde alla domanda dei grandi traffici commerciali, rappresentando uno dei poli per l'attività di transhipment del Mediterraneo occidentale, con movimentazione di merci convenzionali, rinfuse, traffici Ro-Ro, merci containerizzate, cui si affiancano poi servizi passeggeri, attività di pesca, turistica, nautica da diporto e crocieristica. La circoscrizione territoriale di Cagliari si estende per circa 30 km di costa, con una struttura suddivisa in tre aree: il **porto storico**⁴⁷, il **porto canale**⁴⁸ e il **terminal petrolifero**⁴⁹. L'integrazione logistica con l'entroterra è forte: il porto storico è a soli 100 metri dal centro città, ed è adiacente alla rete viaria, a pochi metri dalla rete ferroviaria e a soli sette chilometri dall'aeroporto.

⁴⁷ Il porto storico si sviluppa su 5.800 metri di banchina e serve traffico commerciale, Ro-Ro, navi passeggeri, diportismo, pesca e crocierismo; quest'ultimo, in particolare, grazie alla cooperazione con le energie locali, sta vivendo un momento di forte sviluppo.

⁴⁸ Il porto canale si estende attualmente per oltre 1.600 metri in banchine e offre cinque accosti per traffico transhipment e Ro-Ro, mentre, in prospettiva, con il distretto della nautica disporrà di oltre 7.500 metri di banchine.

⁴⁹ Gli accosti petrolchimici-petroliferi ospitano attracchi per diciassette navi.

Il **porto di Augusta** soddisfa le soglie relative ai volumi di traffico merci richieste per l'ammissione alla rete prioritaria ("*Core Network*"). Di seguito, i volumi di traffico relativi agli anni 2006-2007-2008 (dati ISTAT, in M tons), che dimostrano il rispetto delle soglie individuate dalla metodologia della Commissione, vale a dire 24.344.020 tons /year for bulk cargo; 13.414.060 tons /year for non-bulk cargo.

ISTAT	2006	2007	2008	AVG	bulk %	non-bulk %	TONNES BULK	TONNES NON-BULK	INTER-POLAZIONE
Augusta	30 979	30 238	26 849	29 355	100 %	0 %	29 355	0	1.21

I traffici più recenti ammontano a circa 33 milioni di tonnellate merci movimentate annualmente, di cui circa 31,5 milioni di rinfuse liquide. Il porto rappresenta il principale terminal petrolifero italiano ed è il secondo porto in Italia per le rinfuse liquide. Nel 2011 sono stati avviati traffici containerizzati e traffici a mezzo Ro-Ro. Il porto di Augusta dispone di uno scalo container in sviluppo, di un approdo idoneo per linea di traghetti Ro-Ro con il nord Italia ed il nord Africa, di banchine di transito e per bunkeraggi, di terminal attrezzati per la rottura di carico delle navi provenienti da zone lontane.

Augusta, situato sulla più grande isola del Mediterraneo, concorre a raccordare aree periferiche del continente europeo; ha un forte potenziale di sviluppo sia per singole filiere merceologiche all'interno dello stesso porto che all'interno di un possibile Sistema Portuale Integrato dell'isola (prodotti petroliferi, prodotti di filiera agro-alimentare dal distretto produttivo della Sicilia Sud-orientale).

Sono previsti finanziamenti PON (85M€) per interventi di consolidamento delle banchine e di ampliamento del porto commerciale (3^ fase) che consiste tra l'altro nella realizzazione di una banchina a nord dell'area destinata al transhipment. Tali opere saranno finanziate anche con fondi aggiuntivi (privati, nazionali). Il porto è costituito dalla **Rada di Augusta⁵⁰**, **dal Porto industriale⁵¹**, **dal Porto Traffico Ro-Ro⁵²** e **dal Porto Commerciale⁵³**.

⁵⁰ La Rada di Augusta, con i porti Industriale, Commerciale, Traffico Ro-Ro e con le due Darsene Servizi, si conferma ad oggi uno degli sbarchi più competitivi, centrali e sicuri del sistema logistico portuale del Mediterraneo, nonché punto strategico per l'accesso ai grandi scali europei ed asiatici, rappresentando un'opportunità di business per gli operatori dello shipping mondiale.

⁵¹ Il Porto Industriale, tra i più importanti in Italia e nel Mediterraneo, è al servizio di attività petrolifere, petrolchimiche, e della produzione di energia e di cementi. Annualmente movimentata circa 30 milioni di tonnellate di merci liquide alla rinfusa e circa 500.000 tonnellate di cementi, con una capacità globale fino ad un milione di tonnellate.

⁵² Il Porto Traffico Ro-RO, all'interno dell'area commerciale, dispone di un terminale dedicato allo stoccaggio di 220 autotreni contemporaneamente, efficiente dal punto di vista operativo è specializzato, attrezzato, per la migliore offerta di trasporto intermodale, composto da un pontile con 2 accosti, piazzali annessi ed una stazione marittima al servizio dei passeggeri con gestione automatizzata degli accessi.

⁵³ Il Porto Commerciale, di recente realizzazione localizzato a NW nella rada, lontano dal centro urbano, collegato alla rete autostradale orientale sicula che dista 1 km. Si svolgono operazioni di carico/scarico merci solide alla rinfusa (prodotti chimici, fertilizzanti, ferro, zolfo in pillole, cemento, marmo, legno, parti meccaniche e pezzi speciali – ad es. torri eoliche-, clinker, basalto, e stoccaggio containers. Inoltre sono presenti le Autorità di vigilanza e controllo (Guardia di Finanza, Dogana, Carabinieri, Polizia, Vigili del Fuoco) e la sede della Autorità Portuale di Augusta. Sono recentemente iniziati i lavori infrastrutturali di completamento della banchina (700 mt) e dragaggi alto fondale (16 mt), l'ampliamento dei piazzali (600 mila metri) e dei magazzini, la costruzione di un impianto eolico di 1 megawatt, l'acquisizione della certificazione ambientale, la gestione automatizzata degli accessi per le navi Ro-Ro, l'informatizzazione delle attività portuali, il collegamento in tempo reale delle attività di tutti gli operatori portuali. Presenta le seguenti caratteristiche: area piazzali di oltre 300.000 mq; lunghezza banchine oltre 1.100 mt; Fondali da 14/16 mt; collegamenti stradali agli interporti di Melilli e Catania; posizione strategica per mercati emergenti; distanza centro urbano 5 km; condizioni climatiche ottimali tutto l'anno; ancoraggi a navi di qualsiasi dimensione.

In conclusione, nel ribadire l'utilità della metodologia, segnaliamo l'esigenza di applicarla in modo virtuoso, coniugando il rispetto delle soglie ivi indicate con il criterio dell'accessibilità di tutte le regioni dell'Unione, in particolare quelle insulari. I porti di Cagliari ed Augusta garantiscono l'accessibilità di merci e passeggeri da e verso le due maggiori isole del Mediterraneo ed il loro mancato inserimento nella rete "core" è ingiustamente penalizzante, non solo per l'Italia ma per il bacino del Mediterraneo. Integrare questi due porti nella rete "core" significa facilitare l'integrazione di 7 milioni di cittadini europei all'interno dell'Unione."

Dichiarazione della Commissione

"La Commissione si riserva di prendere posizione sull'intera proposta di compromesso. La sua incertezza riguarda, in particolare, la formulazione di una riserva sull'articolo 1, paragrafo 4, sulle modifiche concernenti la cooperazione con i paesi terzi (articolo 8), sulla soppressione di una scadenza e dei principali requisiti per la rete globale (capo II), sullo stralcio degli articoli riguardanti cambiamenti climatici, ambiente e accessibilità (articoli da 41 a 43), sulle modifiche relative al termine per la rete centrale (articolo 44, paragrafo 3), sull'introduzione di una clausola di eccezione (articolo 45, paragrafo 3) e sulla soppressione delle piattaforme di corridoi, delle competenze di esecuzione e del comitato (articoli 52, 53 e 55)."
