



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 17 dicembre 2021  
(OR. en)

15109/21

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2021/0420(COD)**

---

---

**TRANS 760  
CODEC 1669  
IA 210**

## PROPOSTA

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	15 dicembre 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2021) 812 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2021) 812 final.

---

All.: COM(2021) 812 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Strasburgo, 14.12.2021  
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -  
{SWD(2021) 473 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente proposta legislativa di revisione del regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) costituisce un'azione chiave del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. L'obiettivo del regolamento TEN-T è quello di costruire una rete multimodale ed efficace a livello di UE di ferrovie, vie navigabili interne, rotte di trasporto marittimo a corto raggio e strade collegate a nodi urbani, porti marittimi e interni, aeroporti e terminali in tutta l'UE. I problemi affrontati dalla revisione sono l'insufficienza o l'incompletezza delle norme in materia di infrastrutture TEN-T, nonché la mancanza di integrazione delle norme per un'infrastruttura per i combustibili alternativi sulla rete TEN-T con impatti negativi sul clima e sull'ambiente. In secondo luogo la rete TEN-T soffre di strozzature della capacità e di una connettività di rete insufficiente verso tutte le regioni; due aspetti che ostacolano la multimodalità. In terzo luogo occorre porre rimedio alla mancanza di sicurezza e affidabilità dell'infrastruttura TEN-T. Infine gli strumenti in materia di governance sono inadeguati rispetto alle nuove esigenze e la progettazione della rete TEN-T necessita di una revisione per aumentare la coerenza con altre politiche.

La revisione del regolamento TEN-T intende pertanto conseguire quattro obiettivi principali. Innanzitutto mira a rendere i trasporti più ecologici mettendo a disposizione la base infrastrutturale adeguata per alleviare la congestione e ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento di aria e acqua, rendendo ogni modo di trasporto più efficiente e consentendo una maggiore attività di trasporto mediante forme più sostenibili di trasporto. Mira in particolare a facilitare un aumento della quota dei trasporti ferroviari, marittimi a corto raggio e per vie navigabili interne in vista di una composizione modale più sostenibile del sistema di trasporto e, di conseguenza, di ridurre le esternalità negative. In secondo luogo mira ad agevolare il trasporto senza soluzione di continuità ed efficiente, promuovendo la multimodalità e l'interoperabilità tra i modi di trasporto TEN-T e integrando meglio i nodi urbani nella rete. L'eliminazione delle strozzature e dei collegamenti mancanti e il miglioramento della multimodalità e dell'interoperabilità nel sistema europeo dei trasporti contribuiranno al completamento del mercato interno. In terzo luogo tale revisione si sforza di aumentare la resilienza della rete TEN-T rispetto ai cambiamenti climatici e ad altri rischi naturali o a disastri provocati dall'uomo. La rete TEN-T deve essere resiliente ai potenziali effetti avversi dei cambiamenti climatici al fine di proteggere gli investimenti pubblici e salvaguardare la sua fruibilità continua nel contesto delle nuove condizioni climatiche; e dovrebbe altresì sostenere la neutralità climatica integrando i costi delle emissioni di gas a effetto serra nell'analisi costi-benefici. Da ultimo, ma non per importanza, punta a migliorare l'efficienza degli strumenti di governance della rete TEN-T, a razionalizzare gli strumenti di comunicazione e monitoraggio e a riesaminare la progettazione della rete TEN-T.

Attraverso la presente politica TEN-T riveduta dovremmo cercare di costruire entro il 2050 una rete transeuropea dei trasporti affidabile, continua e di qualità elevata che garantisca una connettività sostenibile in tutta l'Unione europea senza interruzioni fisiche, strozzature o collegamenti mancanti. Tale rete contribuirà al buon funzionamento del mercato interno, alla coesione economica, sociale e territoriale del territorio dell'UE, nonché agli obiettivi del Green Deal europeo. Essa dovrebbe essere sviluppata gradualmente per fasi, con scadenze intermedie nel 2030 e nel 2040.

La presente iniziativa si inserisce nel programma di lavoro per il 2021 della Commissione di cui all'allegato I (iniziative nuove).

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

Trattandosi del pilastro principale della politica dell'UE in materia di infrastrutture di trasporto, il regolamento TEN-T funge da fattore abilitante e dipende anche da politiche complementari. Le norme e i requisiti fissati nel regolamento TEN-T sono direttamente collegati agli obiettivi e alle esigenze pertinenti in altri settori dei trasporti e quindi ad altre normative più specifiche del settore. Ciò significa, ad esempio, che l'infrastruttura ferroviaria TEN-T, destinata a garantire il trasporto e la mobilità transfrontalieri senza soluzione di continuità, deve essere conforme alla legislazione in materia di interoperabilità stabilita nella politica sulle ferrovie. Analogamente, l'infrastruttura stradale TEN-T deve adottare e rispettare la legislazione dell'UE in materia di sicurezza stradale. Anche l'attuazione di politiche settoriali necessita di un quadro solido in termini di regolamento TEN-T dato che quest'ultimo provvede alla rete infrastrutturale per l'attuazione di altre misure settoriali o altri atti legislativi, alcuni dei quali tuttavia vanno oltre la rete TEN-T.

Le prestazioni del regolamento TEN-T in termini di indicatori come quelli relativi alle quote modali, a una qualità migliore di servizio e all'adozione di infrastrutture di ricarica/rifornimento dipendono da sforzi coordinati con i relativi settori strategici. Ciò riguarda in particolare le sinergie tra la rete TEN-T e la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (proposta AFIR), nonché la rete TEN-T e i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), dato che entrambi sono intrinsecamente dipendenti l'uno dall'altro. Ad esempio l'AFIR disciplina la messa a disposizione di punti di ricarica/rifornimento sulla rete TEN-T, mentre il regolamento TEN-T provvede alla base infrastrutturale per la loro ampia diffusione in una prospettiva di rete europea. Analogamente la proposta sugli ITS disciplina la fornitura di sistemi di trasporto intelligenti sulla TEN-T, nel contesto di un pacchetto di misure più ampio. Ai fini dell'attuazione sia dell'AFIR sia degli ITS è necessaria una definizione della TEN-T (ossia di un ambito geografico di applicazione), che è fornita dalle mappe contenute nel regolamento TEN-T. Tali considerazioni si applicano anche ad altre iniziative che fanno parte del piano d'azione della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, quali la revisione del regolamento sui corridoi ferroviari merci, la revisione del pacchetto sulla mobilità urbana o il piano d'azione NAIADES III. Il regolamento TEN-T definirà il tracciato dei corridoi europei di trasporto che sostituiranno i corridoi ferroviari merci e i corridoi della rete centrale. Ciò garantirà la coerenza nello sviluppo della rete e contribuirà a creare sinergie tra l'infrastruttura e gli aspetti operativi della rete.

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

Il Green Deal europeo, adottato dalla Commissione europea nel dicembre 2019, attribuisce un ruolo centrale all'azione per il clima, fissando un obiettivo di neutralità climatica dell'UE da conseguire entro il 2050. Nel settore dei trasporti il Green Deal europeo invoca una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti per consentire all'UE di diventare un'economia climaticamente neutra entro il 2050, lavorando nel contempo per raggiungere l'obiettivo "inquinamento zero".

Inoltre la TEN-T è strettamente collegata alle politiche delle reti transeuropee nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni e le disposizioni finalizzate a sfruttare le sinergie tra queste tre politiche sono sancite dalla normativa. Analogamente la rete TEN-T è altresì

strettamente legata alla politica marittima, poiché il trasporto marittimo è uno dei settori chiave dell'economia blu sostenibile<sup>1</sup>.

In termini di finanziamenti dell'UE, il regolamento TEN-T è direttamente collegato al regolamento sul meccanismo per collegare l'Europa (MCE) in quanto definisce i progetti di interesse comune ammissibili nell'ambito di tale meccanismo. Inoltre l'infrastruttura TEN-T è ampiamente finanziata dai fondi strutturali e d'investimento europei (fondi SIE) e, di recente, anche dal dispositivo per la ripresa e la resilienza. Infine la TEN-T è pienamente allineata alle politiche ambientali e climatiche dell'UE quali la strategia e la legislazione in materia di biodiversità, comprese la direttiva quadro sulle acque e le direttive Uccelli e Habitat, nonché la strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici<sup>2</sup>.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

Il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) (articoli da 170 a 172) sancisce la costituzione e lo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia<sup>3</sup>. L'Unione mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche (articolo 170 TFUE). A tale fine, l'Unione stabilisce un insieme di orientamenti che contemplino gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee. Tali orientamenti individuano progetti di interesse comune, intraprendono ogni azione che si riveli necessaria per garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche e possono appoggiare progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri. Inoltre l'Unione può altresì contribuire al finanziamento negli Stati membri, mediante il Fondo di coesione istituito conformemente all'articolo 177, di progetti specifici nel settore delle infrastrutture dei trasporti. Per garantire l'interoperabilità delle reti è altresì prevista la cooperazione con paesi terzi (articolo 171 TFUE).

### **• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Il TFUE stabilisce che le reti transeuropee devono consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali di beneficiare pienamente di uno spazio senza frontiere interne. Tali reti devono altresì tenere conto della necessità di rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione e di promuovere il suo sviluppo armonioso complessivo.

Di conseguenza la politica TEN-T è, per sua natura, una politica che si estende oltre i confini degli Stati membri dato che si concentra su un unico sistema di reti europee a livello transfrontaliero. Una tale rete europea ovviamente non può essere istituita da un solo Stato membro. Se gli Stati membri sviluppassero le infrastrutture esclusivamente per conto proprio, gli interessi nazionali prevarrebbero spesso sull'interesse europeo. Così facendo si perderebbero i vantaggi derivanti dal disporre di una rete di trasporto europea sostenibile e di qualità elevata. In tal caso, sarebbe probabile che anche questioni concernenti la connettività e l'interoperabilità a livello transfrontaliero non verrebbero affrontate in maniera sufficiente,

---

<sup>1</sup> Comunicazione su un nuovo approccio per un'economia blu sostenibile nell'UE (COM(2021) 240 final).

<sup>2</sup> Plasmare un'Europa resiliente ai cambiamenti climatici – La nuova strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici (COM(2021) 82 final).

<sup>3</sup> Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, titolo XVI, reti transeuropee (articoli da 170 a 172).

dato che gli Stati membri accordano principalmente la priorità ai collegamenti all'interno del territorio nazionale, anche se progetti transfrontalieri sono essenziali per sfruttare i vantaggi dell'intera rete e per eliminare le strozzature che generano congestione. Ciò comporterebbe non soltanto il rischio di una mancanza di connettività di spostamento senza soluzione di continuità in tutta Europa, ma comporterebbe anche una possibile incoerenza degli approcci di pianificazione nazionale. Di contro, norme e requisiti diversi in materia di interoperabilità nei diversi Stati membri dell'UE ostacolerebbero flussi di trasporto senza soluzione di continuità in tutta l'Unione e determinerebbero persino un aumento dei costi per gli utenti dei trasporti. Complessivamente una rete TEN-T continua, senza interruzioni fisiche, che integra soluzioni intelligenti e innovative, è fondamentale per facilitare il mercato interno, aumentare la coesione e contribuire al conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo.

Sin dalla sua istituzione come politica dell'UE nel 1993, il valore aggiunto della politica TEN-T nel suo complesso è sempre stato fortemente affermato dagli Stati membri, dalle regioni, dalle città e dai portatori di interessi dell'industria. Il riconoscimento del valore aggiunto dell'UE della rete TEN-T è stato altresì una delle conclusioni principali della valutazione dell'attuale regolamento TEN-T. In effetti concentrare gli sforzi verso la creazione di una rete di trasporto comune a livello europeo è chiaramente riconosciuto come una visione i cui benefici vanno oltre l'azione nazionale isolata. Garantire una base comune e coerente a livello di UE per l'individuazione di "progetti di interesse comune" e, di conseguenza, per l'allineamento degli sforzi di pianificazione e attuazione di un'ampia serie di soggetti è un valore aggiunto evidente e ampiamente riconosciuto della rete TEN-T.

Ciò vale anche per la dimensione dei nodi urbani in quanto è importante che il traffico urbano sia ben collegato con quello interregionale e internazionale. Infatti il ruolo dei nodi urbani sulla rete TEN-T va oltre il livello locale, dato che le attività di trasporto sulla TEN-T iniziano e/o terminano presso tali nodi, o vi transitano, richiedendo un buon coordinamento tra i diversi livelli al fine di evitare strozzature.

Tuttavia la mobilità urbana è e rimarrà una politica principalmente di competenza degli Stati membri (autorità locali). L'azione dell'UE dovrebbe rimanere limitata agli aspetti della mobilità urbana connessi al traffico interregionale e internazionale. Ciò tiene conto anche della manutenzione delle infrastrutture: sebbene la manutenzione delle infrastrutture sia e rimarrà una competenza principale degli Stati membri, è essenziale garantire attraverso norme minime nel contesto del regolamento TEN-T che la rete TEN-T continuerà a fornire servizi di qualità elevata a cittadini e imprese.

- **Proporzionalità**

Come dettagliato nel capo 7 della valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta, nessuna delle opzioni politiche va oltre quanto necessario per conseguire gli obiettivi strategici generali. L'intervento proposto incentiva uno spostamento dei volumi di trasporto verso modi di trasporto più sostenibili, necessari ai fini del conseguimento di risultati in relazione agli obiettivi climatici più ambiziosi per il 2030 e all'obiettivo generale di realizzare la neutralità climatica entro il 2050. Le opzioni strategiche sono concepite per creare un quadro politico coerente e una rete di trasporto coerente e di livello elevato che funga da base affinché altre politiche settoriali possano conseguire i propri obiettivi. Sono concepite per evitare impatti sproporzionati sulle autorità pubbliche, sui gestori di infrastrutture e sui fornitori di servizi di mobilità, in particolare basandosi su un sistema di governance ben consolidato che viene ulteriormente sviluppato. Ciò è stato pienamente dimostrato nella valutazione del regolamento (UE) n. 1315/2013 e nell'analisi dello scenario di base della

valutazione d'impatto per la revisione di tale regolamento. Di conseguenza le opzioni strategiche rispettano il principio di proporzionalità.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Trattandosi di una proposta di revisione di un regolamento esistente, sembra legittimo mantenere invariato lo status dello strumento.

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

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

La valutazione del regolamento TEN-T (SWD(2021) 117 final)<sup>4</sup> ha concluso che la rete TEN-T fornisce a tutti i soggetti interessati (ossia Stati membri, regioni, città, industria dei trasporti, gestori dell'infrastruttura di tutti i modi di trasporto, utenti) un quadro strategico comune che sostiene il completamento graduale della rete europea delle infrastrutture di trasporto comune e coerente. Di conseguenza aggiunge una prospettiva europea alla pianificazione delle infrastrutture nazionali e affronta esigenze e benefici al di là dei singoli approcci nazionali. Tuttavia la valutazione ha inoltre concluso che è necessario intensificare gli sforzi per conseguire nuovi obiettivi strategici. In effetti, dall'adozione del regolamento TEN-T nel 2013, il contesto politico è mutato in modo significativo, in particolare attraverso l'adozione del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, nonché del piano d'azione per l'inquinamento zero. I legami tra le conclusioni della valutazione ex post, comprese le carenze individuate, e la proposta sono presentati di seguito.

Conclusioni principali della valutazione ex post	Proposta
<b>Conclusioni sulla pertinenza</b>	
Tutti e quattro gli obiettivi specifici del regolamento TEN-T restano pertinenti, sono parimenti importanti e complementari l'uno rispetto all'altro.	La proposta mantiene e sviluppa ulteriormente gli obiettivi specifici del regolamento.
La struttura progettuale e le scadenze per il completamento del 2030 e del 2050 hanno dimostrato la loro adeguatezza.	La proposta mantiene sostanzialmente la struttura della rete e le scadenze per il completamento, ma aggiunge una nuova scadenza intermedia (2040) per garantire un approccio graduale verso il 2050.
Per gli obiettivi specifici "efficienza dello sviluppo delle infrastrutture per facilitare il mercato interno" e "coesione sociale, economica e territoriale", si registra una forte necessità di compiere progressi in merito ai requisiti che migliorano la qualità dell'infrastruttura TEN-T.	La proposta mira ad aumentare la qualità della rete TEN-T e a garantire che tale qualità sia preservata per tutta la durata dell'infrastruttura. Vengono introdotte ulteriori misure per far progredire l'interoperabilità e l'accessibilità della rete.
Per l'obiettivo specifico "sostenibilità", occorre risolvere la mancanza di adeguatezza per consentire una decarbonizzazione in linea con l'obiettivo del Green Deal europeo. Non è possibile conseguire una riduzione delle emissioni dei trasporti del 90 % entro il 2050 senza una rete	La proposta rafforza i requisiti in linea con il contributo necessario agli obiettivi del Green Deal europeo per tutti i modi di trasporto.

<sup>4</sup> Valutazione del regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti (SWD(2021) 117 final), del 26 maggio 2021.

Conclusioni principali della valutazione ex post	Proposta
TEN-T adeguata che consenta trasporti più ecologici.	
Per l'obiettivo specifico "aumento dei vantaggi per gli utenti", il regolamento TEN-T dovrebbe evolversi per rafforzare l'individuazione, la combinazione e l'attuazione di progetti dal punto di vista dei servizi integrati per gli utenti da porta a porta. Questa attuale mancanza di adeguatezza sembra essere particolarmente evidente nel settore dei passeggeri.	Nella proposta sono definite misure destinate a rafforzare il servizio e la prospettiva dell'utente della rete TEN-T, soprattutto in relazione al trasporto passeggeri.
La complementarità tra la rete centrale e quella globale potrebbe essere rafforzata al fine di contribuire al superamento delle carenze residue in termini di accessibilità e connettività, nonché di garantire la copertura più ampia ed efficace possibile dei nuovi parametri di qualità delle infrastrutture.	La proposta definisce misure destinate a sostenere un allineamento di norme e requisiti tra i due livelli di rete (rete globale e rete centrale) in settori quali l'infrastruttura ferroviaria, i combustibili alternativi o i nodi urbani.
<b>Conclusioni sull'efficacia</b>	
Il regolamento TEN-T, nel complesso, è stato molto efficace nell'individuare migliaia di progetti sulla base di un quadro strategico unico a livello europeo.	Il quadro per l'individuazione di progetti sulla rete è mantenuto nella proposta.
Tuttavia permangono problemi di ritardi per una serie di progetti causati da complesse procedure preparatorie, divergenze residue tra gli obiettivi europei concordati e le infrastrutture nazionali, nonché dalla programmazione degli investimenti o da strumenti di governance limitati a livello UE.	La proposta definisce misure volte a garantire l'allineamento degli interessi e delle responsabilità nazionali con gli obiettivi TEN-T, nel rispetto della sussidiarietà <sup>5</sup> .
L'attuazione della rete TEN-T potrebbe essere ulteriormente migliorata, soprattutto alla luce delle nuove sfide e dei nuovi obiettivi (decarbonizzazione, digitalizzazione e rischi crescenti di eventi di crisi imprevisti).	La proposta definisce misure che rafforzano ulteriormente gli strumenti UE esistenti (ad esempio corridoi della rete centrale, piani di lavoro, decisioni di esecuzione della Commissione). Definisce inoltre misure che mirano a migliorare la resilienza della rete.
Lo strumento dei corridoi della rete centrale, compresi i coordinatori europei, si è rivelato altamente pertinente ed efficace.	La proposta sviluppa ed estende ulteriormente il concetto di corridoio e rafforza il ruolo dei coordinatori europei.
<b>Conclusioni sull'efficienza</b>	
In relazione agli obblighi di comunicazione e monitoraggio previsti dal regolamento TEN-T, vi è spazio per razionalizzare e rafforzare tali strumenti.	La proposta definisce misure che razionalizzano gli strumenti di monitoraggio e facilitano la presentazione di relazioni.
Il coordinamento tra i corridoi della rete centrale e i corridoi ferroviari merci ha portato ad alcuni guadagni di efficienza, ma esiste un potenziale non sfruttato in un migliore allineamento tra i due strumenti in termini di pianificazione degli investimenti e individuazione dei progetti.	La proposta garantisce l'allineamento geografico di entrambi gli strumenti di corridoio nei corridoi di trasporto europei e rafforza ulteriormente il coordinamento tra i due strumenti.
<b>Conclusioni sulla coerenza e sul coordinamento</b>	
Il conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo richiederebbe che l'infrastruttura TEN-T sia pienamente allineata con le disposizioni derivanti dalle altre iniziative politiche nei settori dei combustibili alternativi (AFIR),	La proposta garantisce il pieno allineamento con altre iniziative strategiche in materia di combustibili alternativi.

<sup>5</sup> La questione relativa a procedure preparatorie complesse e lunghe è affrontata altresì attraverso la direttiva (UE) 2021/1187 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).



Conclusioni principali della valutazione ex post	Proposta
FuelEU Maritime e ReFuelEU Aviation.	
Necessità di rafforzare la coerenza con le sfide della transizione digitale e con altre tecnologie nuove.	La proposta garantisce il pieno allineamento con altre iniziative strategiche in materia di sistemi di trasporto intelligenti.
Conclusioni sul valore aggiunto dell'UE	
Il valore aggiunto complessivo della politica TEN-T è sempre stato fortemente affermato da Stati membri, regioni, città e portatori di interessi dell'industria. La politica TEN-T suscita un interesse crescente anche al di fuori dell'UE, in particolare negli Stati limitrofi ma anche in altre regioni del mondo, ad esempio in relazione all'estensione dei collegamenti di trasporto terrestre verso l'Asia.	Viene mantenuto l'approccio al coinvolgimento di paesi vicini e paesi terzi. La visione dell'UE sull'estensione della TEN-T ai paesi terzi è affrontata in una comunicazione distinta della Commissione
Garantire una base comune e coerente a livello di UE per l'individuazione di "progetti di interesse comune" e, di conseguenza, per l'allineamento degli sforzi di pianificazione e attuazione di un'ampia serie di soggetti è un valore aggiunto evidente e ampiamente riconosciuto e non sarebbe stato possibile senza il regolamento (UE) n. 1315/2013.	Il quadro TEN-T per una pianificazione e un'attuazione armonizzate della rete è stato mantenuto e ulteriormente sviluppato nella proposta.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Durante la fase di valutazione sono state condotte le seguenti consultazioni rivolte ai portatori di interessi.

**Consultazione pubblica aperta:** come primo passo del processo di revisione formale, la Commissione ha svolto, tra il 24 aprile e il 17 luglio 2019, una consultazione pubblica aperta. Il questionario è stato reso disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'UE. Tale consultazione ha ottenuto più di 600 risposte da un'ampia gamma di portatori di interessi, comprese autorità pubbliche (da quelle internazionali a quelle locali), gestori dell'infrastruttura, utenti commerciali dei trasporti, società civile e cittadini. È importante sottolineare che più di 150 portatori di interessi, tra i quali un certo numero di Stati membri e importanti associazioni europee, si sono già avvalsi di tale fase iniziale per presentare documenti che illustrano la loro posizione, in cui erano evidenziati i punti di forza e di debolezza della strategia e, in particolare, le relative opportunità e necessità future. I risultati della consultazione pubblica online sono stati analizzati e hanno alimentato il processo di valutazione generale.

**Consultazioni mirate di portatori di interessi:** l'approccio alla consultazione dei portatori di interessi esperti progettato dal consulente si è articolato in tre elementi principali: sondaggi online, colloqui e studi di casi su temi di rilevanza specifica. La finalità delle consultazioni mirate era raccogliere dati da gruppi specifici di portatori di interessi a livello locale, nazionale e UE. In generale i pareri dei portatori di interessi hanno mostrato una percezione molto coerente e non è stata riscontrata alcuna distinzione degna di nota tra i diversi gruppi di portatori di interessi, salvo quanto diversamente specificato nella valutazione.

*Sondaggi online:* tra il 20 gennaio e il 16 marzo del 2020 è stato utilizzato un questionario nel contesto di un sondaggio finalizzato a raccogliere dati sulle percezioni e sulle esperienze dei portatori di interessi in relazione al regolamento TEN-T, alla sua attuazione e ai suoi esiti fino ad oggi, così come sui loro pareri in merito alle raccomandazioni per i futuri sviluppi delle politiche dell'UE in questo settore. Complessivamente, sono stati contattati per sondaggi

online più di 2 000 portatori di interessi aventi competenze nelle materie in questione. In totale sono pervenute 198 risposte valide.

*Colloqui:* complessivamente sono stati organizzati colloqui con 44 portatori di interessi scelti trasversalmente tra coloro che hanno risposto al sondaggio e i rappresentanti di gruppi di portatori di interessi pertinenti. L'obiettivo principale di tali colloqui semi-strutturati era acquisire informazioni approfondite sull'attuazione del regolamento TEN-T, sui progressi conseguiti nonché sui fattori di successo/sulle sfide dal punto di vista di portatori di interessi diversi. I colloqui globali hanno integrato la ricerca documentale, la consultazione pubblica aperta e il sondaggio globale con l'obiettivo di spiegare i dati quantitativi ottenuti e colmare eventuali lacune, sostenere studi di casi tematici ed elaborare questioni chiave in merito alle quali i dati di altre fonti non erano chiari o necessitavano di ulteriori spiegazioni.

*Studi di casi:* oltre alla valutazione generale del regolamento TEN-T, sono stati condotti nove studi di casi tematici su settori strategici TEN-T selezionati. Tali studi sono stati intrapresi in settori nei quali il lavoro della Commissione durante la fase di attuazione del regolamento TEN-T ha prodotto prove del fatto che potrebbe esserci una mancanza di pertinenza, sia alla luce degli sviluppi negli ultimi anni sia dei prevedibili sviluppi futuri. Sono stati elaborati e attuati tre seminari online con i portatori di interessi, tra i quali figuravano funzionari UE, portatori di interessi del settore dei trasporti e parti sociali, al fine di convalidare i risultati e discutere le conclusioni e le raccomandazioni degli studi di casi relativi alla mobilità urbana, (digitalizzazione), all'innovazione e alle nuove tecnologie.

Durante la fase di valutazione d'impatto sono state condotte le seguenti consultazioni rivolte ai portatori di interessi.

Un'**ulteriore consultazione pubblica aperta** è stata effettuata durante la fase di valutazione d'impatto. Tale consultazione è stata realizzata tra il 10 febbraio e il 5 maggio 2021 sul sito web EU Survey. La consultazione è stata suddivisa in cinque sezioni, iniziando con una domanda generale sul regolamento, seguita da domande su ulteriori misure che potrebbero essere adottate nel contesto di un regolamento modificato e sul potenziale ambito di interesse di quest'ultimo. La consultazione ha ricevuto un totale di 496 risposte. Le principali questioni trattate sono state:

- misure che consentano la decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici nel sistema dei trasporti;
- misure relative alla qualità e alla resilienza delle infrastrutture;
- misure relative all'innovazione, alla digitalizzazione e all'automazione; e
- potenziali ambiti di interesse delle opzioni strategiche.

Nel processo di sviluppo della proposta sono stati utilizzati tutti i contributi dei portatori di interessi. Il contributo ricevuto durante la fase di valutazione è stato utilizzato in particolare per definire e precisare le diverse misure da analizzare ulteriormente nella valutazione d'impatto, mentre il contributo ricevuto nella fase di valutazione d'impatto è stato importante per convalidare le misure e le opzioni prescelte e quindi l'approccio per la revisione del regolamento.

- **Assunzione e uso di perizie**

Corte dei conti

La Corte dei conti ha condotto numerosi audit e revisioni sulle politiche relative alle infrastrutture di trasporto e alla rete TEN-T, in particolare sulla rete ferroviaria europea ad alta velocità, sul trasporto marittimo nell'UE, sul trasporto ferroviario di merci nell'UE, nonché sulle infrastrutture di trasporto dell'UE<sup>6</sup>. Ove applicabile e in linea con le risposte fornite alle rispettive relazioni, la Commissione ha tenuto conto delle raccomandazioni pertinenti nella preparazione della presente proposta.

### Valutazione

La valutazione del regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti è iniziata nel settembre del 2018 e si è basata in particolare sullo studio di sostegno alla valutazione della TEN-T preparato dai consulenti Coffey<sup>7</sup> e sullo studio di sostegno per il riesame della politica TEN-T preparato da Panteia<sup>8</sup>. Mentre il primo si è occupato delle disposizioni del regolamento TEN-T nella sua interezza e ha raccolto informazioni da tutti i portatori di interessi e per i modi di trasporto interessati, il secondo si è concentrato principalmente sulle autorità degli Stati membri. Per affrontare le questioni relative alla valutazione da diverse angolazioni è stato applicato un approccio di triangolazione standard: ricerche documentali, colloqui e sondaggi.

### Valutazione d'impatto

La valutazione d'impatto si è basata su ricerche e analisi effettuate dalla Commissione. La Commissione ha altresì incaricato un gruppo di consulenti esterni e indipendenti (Ricardo Nederland BV come capogruppo unitamente a Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) e M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)) affinché sostenesse la valutazione d'impatto in relazione a compiti specifici, ossia la valutazione delle opzioni strategiche, il raffronto tra le opzioni, la valutazione dei costi amministrativi nonché l'analisi della consultazione pubblica aperta. Lo studio di sostegno esterno sarà pubblicato unitamente alla presente proposta. Inoltre E3Modelling ha elaborato lo scenario di base utilizzando il modello PRIMES-TREMOVE, attingendo allo scenario MISTO posto alla base delle valutazioni d'impatto del pacchetto "Pronti per il 55 %". I modelli ASTRA e TRUST sono stati calibrati su tale scenario di base rispettivamente da M-FIVE e TRT.

#### • **Valutazione d'impatto**

Per affrontare adeguatamente gli obiettivi della revisione del regolamento TEN-T sono state valutate tre opzioni strategiche in termini di loro impatto economico, sociale e ambientale. L'opzione strategica 1 mira ad aggiornare i requisiti e le norme esistenti in materia di qualità dell'infrastruttura TEN-T e fornisce la base infrastrutturale adeguata per la diffusione di combustibili alternativi e sistemi di trasporto intelligenti. Inoltre include misure destinate ad armonizzare e razionalizzare gli strumenti di monitoraggio e comunicazione della rete TEN-T esistenti. In termini di rete TEN-T, comprende altresì un riesame della rete di trasporto e dei nodi di trasporto. L'opzione strategica 2, che si basa sull'opzione strategica 1, rappresenta un

---

<sup>6</sup> Relazione speciale 19/2018, relazione speciale 23/2016, relazione speciale 08/2016, relazione speciale 10/2020, ma cfr. anche revisione 09/2018 e relazione speciale 19/2019.

<sup>7</sup> Studio di sostegno alla valutazione del regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Disponibile in inglese all'indirizzo: <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1> (e relativi studi di casi).

<sup>8</sup> Studio di sostegno per il riesame della politica TEN-T, riguardante piani e programmi nazionali pertinenti negli Stati membri. Disponibile in inglese all'indirizzo: <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>.

salto di qualità introducendo norme nuove e più ambiziose per tutti i modi di trasporto in maniera da contribuire alla decarbonizzazione, alla riduzione dell'inquinamento, alla digitalizzazione, alla resilienza e alla sicurezza del sistema delle infrastrutture di trasporto. Un'integrazione migliore dei nodi urbani nella TEN-T è inoltre garantita attraverso requisiti specifici relativi alla gestione del traffico di passeggeri e merci da/per le città. L'opzione strategica 3, che costituisce l'opzione prescelta, accelera il completamento della rete TEN-T anticipando la scadenza per il completamento di alcune norme e tratte della rete dal 2050 al 2040, pur mantenendo le norme e i requisiti ambiziosi introdotti tramite l'opzione strategica 2. Garantisce inoltre uno sviluppo ampio e coerente della rete, che si traduce in una revisione sostanziale della progettazione della rete TEN-T.

In termini di risultati, l'opzione strategica 3 porta vantaggi economici significativi, in particolare un aumento del PIL rispetto allo scenario di base dello 0,4 % nel 2030, dell'1,3 % nel 2040 e del 2,4 % entro il 2050. Ciò corrisponde a un aumento del PIL rispetto allo scenario di base pari a 57 miliardi di EUR nel 2030, a 229 miliardi di EUR nel 2040 e a 467 miliardi di EUR nel 2050. Investimenti maggiori sulla TEN-T creano altresì occupazione, portando a un aumento stimato dell'occupazione rispetto allo scenario di base pari allo 0,1 % nel 2030, allo 0,3 % nel 2040 e allo 0,5 % entro il 2050, che corrispondono a 200 000 occupati aggiuntivi nel 2030, 561 000 nel 2040 e 840 000 entro il 2050. L'opzione strategica 3 registra buone prestazioni anche nello spostamento dell'attività di trasporto di merci e passeggeri verso modi di trasporto più sostenibili. Si prevede che l'attuazione anticipata di una nuova norma ferroviaria per il trasporto di passeggeri (velocità di linea: 160 km/h), l'introduzione del profilo di carico P400 (che consente la circolazione di semirimorchi sui vagoni ferroviari) nonché l'estensione di talune norme ferroviarie dalla rete centrale a quella globale, unitamente all'estensione di quest'ultima, aumenteranno l'attività di trasporto ferroviario. Ciò si riflette anche in una quota maggiore di trasporto ferroviario nella ripartizione modale a scapito del settore stradale. Sebbene la quota modale del trasporto marittimo e per vie navigabili interne rimanga sostanzialmente stabile, l'attuazione di norme nuove consente al settore di assorbire la crescita prevista dei volumi di traffico dell'UE27 e del traffico marittimo intra-UE. Inoltre si prevede che la transizione dal trasporto stradale a modi che generano meno emissioni consentite dal pacchetto di misure incluse nell'opzione strategica 3 si traduca in una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e dell'inquinamento atmosferico. La riduzione dei costi esterni delle emissioni di CO<sub>2</sub> è stimata a circa 387 milioni di EUR rispetto allo scenario di base per il periodo 2021-2050, espressa in valore attuale, mentre la riduzione dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico è stimata ammontare a 420 milioni di EUR. Inoltre si apportano miglioramenti alla sicurezza stradale fissando norme di qualità e relative caratteristiche di sicurezza per tutte le tratte della rete al di sopra di una certa soglia di traffico giornaliero riducendo il numero di decessi e feriti. La riduzione dei costi esterni degli infortuni è stimata ammontare a circa 3 930 milioni di EUR rispetto allo scenario di base nel periodo 2021-2050, espresso come valore attuale. La riduzione dei costi esterni della congestione stradale interurbana è stimata ammontare a circa 2 891 milioni di EUR rispetto allo scenario di base nel periodo 2021-2050.

In termini di costi l'opzione prescelta registra il miglior equilibrio tra gli obiettivi conseguiti e i costi complessivi di attuazione. Gli investimenti per l'attuazione di tutte le misure nel contesto dell'opzione strategica 3 sono stimati a 247,5 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050. Inoltre i costi amministrativi per il settore privato sono stimati ammontare a 8,6 milioni di EUR rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050, mentre quelli per le autorità pubbliche sono stimati essere pari a 25,4 milioni di EUR. Ulteriori impatti, concernenti le emissioni sonore e la perdita potenziale di biodiversità, sono stati difficili da quantificare dato che gli

impatti derivanti dal rumore dipendono fortemente dalla situazione locale (traffico) e dalla biodiversità presso l'ubicazione specifica nonché dalle caratteristiche dell'infrastruttura.

L'ammodernamento dell'infrastruttura per il trasporto ferroviario combinato e dei terminali è un elemento importante per garantire che il trasporto intermodale avvenga principalmente mediante trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o marittimo a corto raggio e che le tratte iniziali e/o finali effettuate su strada siano più brevi possibili. Tali ammodernamenti infrastrutturali genereranno opportunità per le piccole e medie imprese (PMI) anche se in taluni segmenti esistono anche operatori di grandi dimensioni. I portatori di interessi principali sono le imprese ferroviarie nel mercato del trasporto merci, gli operatori di terminali merci ferroviari, le imprese di autotrasporto e gli operatori di terminali passeggeri. Nel settore stradale, il miglioramento delle condizioni per le aree di sosta e i parcheggi per gli autotrasporti regionali e a lunga percorrenza andrà a beneficio del gran numero di piccole imprese di autotrasporto nelle quali il proprietario è il conducente, che sono in effetti tra le imprese di dimensioni più piccole nel settore dei trasporti, dato che dipendono da una fitta rete di qualità di aree di parcheggio.

L'opzione strategica 3 aggiunge una dimensione importante all'obiettivo di coesione della TEN-T attraverso l'individuazione di nodi urbani e l'integrazione di terminali passeggeri/merci su tutto il territorio dell'UE, svolgendo un ruolo cruciale per la connettività regionale. L'opzione strategica 3 stimola inoltre al meglio la resilienza e l'adattamento ai cambiamenti climatici dell'infrastruttura TEN-T. Infine l'opzione strategica 3 aggiunge un valore importante nel garantire la coerenza con altre politiche rivedendo la progettazione della rete TEN-T (ad esempio attraverso la creazione di corridoi di trasporto europei, che sostituiscono i due tipi esistenti di corridoi: corridoi della rete centrale e corridoi ferroviari merci).

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente iniziativa si inserisce nel programma di lavoro per il 2021 della Commissione di cui all'allegato I (iniziative nuove) e non fa parte dell'allegato II (iniziative REFIT).

Essa migliora il funzionamento della politica TEN-T aumentando l'efficienza del quadro normativo nel suo complesso. Chiarisce inoltre determinati requisiti e concetti. Ad esempio il concetto di autostrade del mare come attualmente definito nel regolamento è stato riconosciuto essere un concetto eccessivamente complesso da un gran numero di esperti e promotori di progetti. La valutazione del regolamento TEN-T conferma che tale concetto trarrebbe vantaggio dalla semplificazione e dall'integrazione in un concetto globale e integrato di rete TEN-T che contempli porti, la navigazione e tutti gli altri elementi dell'infrastruttura marittima a vantaggio dell'intero "spazio marittimo europeo". Un ulteriore esempio è l'allineamento dei corridoi ferroviari merci con i corridoi della rete centrale che consentirà di ottimizzare gli strumenti ed evitare duplicazioni, ad esempio l'obbligo di elaborare piani di investimento ai sensi del regolamento sui corridoi ferroviari merci, che dovrebbe essere semplicemente eliminato in quanto tali piani di investimento si sovrappongono ai piani di lavoro che vengono preparati regolarmente dai coordinatori europei della rete TEN-T.

Sono state individuate due ulteriori semplificazioni che porteranno a potenziali risparmi sui costi:

- l'immissione automatizzata di dati nel sistema TENtec che consente uno scambio direttamente dalla fonte dei dati (Stato membro, gestore dell'infrastruttura);
- la sostituzione dei piani di lavoro biennali dei coordinatori europei e delle relazioni biennali sullo stato dei lavori in merito all'attuazione della TEN-T da parte degli Stati

membri con un piano di lavoro da preparare ogni quattro anni che includa le priorità per lo sviluppo del rispettivo corridoio, con una breve relazione annuale sullo stato di attuazione dei corridoi, delle autostrade del mare (in futuro: lo spazio marittimo europeo) e del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS).

Sebbene aumenti i costi complessivi di attuazione per le autorità, la proposta genera miglioramenti, in particolare vantaggi economici e occupazionali e consente forme di trasporto più sostenibili che vanno oltre la compensazione dell'aumento dei costi normativi.

- **Diritti fondamentali**

Fissando requisiti infrastrutturali pertinenti, la proposta rafforzerà l'accessibilità per tutti gli utenti, migliorando così l'accessibilità per le persone con disabilità e a mobilità ridotta e contribuendo alla parità di genere.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

I costi amministrativi relativi allo scenario di base sono stati stimati nella valutazione d'impatto come moderati, in particolare rispetto agli ambiziosi piani di revisione nel contesto dell'opzione strategica prescelta. Espressi come valore attuale nel periodo 2021-2050, i costi amministrativi per le autorità pubbliche sono stati stimati ammontare a 25,4 milioni di EUR (ossia 15,8 milioni di EUR per la Commissione europea<sup>9</sup> e 9,6 milioni di EUR per le autorità pubbliche degli Stati membri). Si stima inoltre che la maggior parte degli investimenti provenga da finanziamenti pubblici (fondi pubblici nazionali, fondi UE) e ammonti a 244,2 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

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

La Commissione seguirà i progressi, gli impatti e i risultati della presente iniziativa attraverso una serie di strumenti di governance, basati sulla governance TEN-T, quali i coordinatori europei rafforzati e i loro piani di lavoro. Il monitoraggio sarà ulteriormente rafforzato nel regolamento riveduto.

In questo senso i coordinatori europei sono stati fondamentali in quanto agiscono da ambasciatori della politica TEN-T e da mediatori per tutti i portatori di interessi pertinenti che essi riuniscono in seno ai cosiddetti forum dei corridoi. Tale lavoro sarà ulteriormente potenziato attraverso un ruolo rafforzato dei coordinatori europei. Inoltre ciascun corridoio di trasporto europeo e le due priorità orizzontali saranno sostenuti da studi dedicati che monitoreranno i progressi compiuti per quanto concerne il rispetto delle norme, delle scadenze e della definizione delle priorità. Ciò si riflette, ad esempio, in un monitoraggio molto attento di tutti i progetti pianificati o in corso sulla rete TEN-T (la cosiddetta analisi del "portafoglio di progetti" e le "relazioni di attuazione dei progetti" semestrali). I progetti vengono quindi valutati in termini di maturità finanziaria, nonché del loro stato per quanto riguarda le autorizzazioni e gli appalti, in maniera da rilevare facilmente eventuali problemi, ad esempio in termini di ritardi, e da consentire alla Commissione e/o ai coordinatori europei

---

<sup>9</sup> Tali costi rappresentano una stima effettuata nel contesto della valutazione d'impatto basata sui costi e sull'esperienza passati. Non vanno intesi come costi aggiuntivi per la Commissione. Tutti gli stanziamenti relativi alla rete TEN-T sono interamente coperti dal bilancio del meccanismo per collegare l'Europa (regolamento (UE) 2021/1153).

di pianificare gli interventi corrispondenti. Il nuovo regolamento includerà altresì la possibilità di basarsi più che in passato su atti di esecuzione. Tali atti non solo favoriranno la definizione delle priorità a livello nazionale, ma faciliteranno anche il monitoraggio dei progressi compiuti nella rete TEN-T rispetto a tappe definite e concordate in tali atti di esecuzione. In tale contesto detti atti costituiscono altresì una base molto solida per il monitoraggio di tali progetti, dato che è possibile verificare i progressi periodici per singola tappa e adottare misure adeguate in caso di ritardi. All'atto dell'adozione di tali atti di esecuzione, gli Stati membri interessati convengono altresì nel riferire periodicamente in merito ai progressi compiuti. In termini di monitoraggio, i progressi relativi alla rete TEN-T saranno monitorati in termini di completamento tecnico dell'infrastruttura TEN-T in relazione alle norme TEN-T definite e rispetto alle scadenze definite del 2030, 2040 e 2050. Le norme e i requisiti costituiranno quindi gli indicatori chiave di prestazione rispetto ai quali sarà monitorato il successo della rete TEN-T (ad esempio percentuale di lunghezza delle tratte elettrificate di trasporto ferroviario di merci, che consentono un carico per asse di 22,5 e una lunghezza del treno di 740 m; numero di porti marittimi con accesso ferroviario, ecc.). In aggiunta è previsto un monitoraggio costante attraverso la cosiddetta banca dati TENtec, un potente sistema di informazione che consentirà in futuro uno scambio automatizzato di dati direttamente dalla fonte dati (Stato membro, gestore dell'infrastruttura) in modo tempestivo.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La struttura del regolamento riveduto si discosterà da quella del regolamento attuale. Esso non sarà più organizzato per livello di rete (centrale e globale) bensì per modo di trasporto, una circostanza questa che consentirà una comprensione migliore delle diverse esigenze. Comprenderà requisiti e mappe specifici per i corridoi di trasporto europei e la nuova scadenza intermedia del 2040. I primi capi del regolamento illustrano gli obiettivi generali della rete TEN-T e l'approccio graduale al suo completamento. L'atto sarà costituito dai capi principali illustrati di seguito.

#### Considerando

I considerando porranno in particolare l'accento sul contributo della rete TEN-T al Green Deal europeo e agli obiettivi della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Essi descrivono inoltre in dettaglio i collegamenti della politica TEN-T riveduta con altre politiche in materia di trasporti nei diversi modi e con settori strategici al di fuori del settore dei trasporti, ad esempio con la politica in materia di ambiente e clima, la politica sociale, la politica di coesione, la politica estera, ecc. I considerando evidenziano inoltre aspetti relativi alla pianificazione delle infrastrutture dell'UE e nazionali e ai finanziamenti.

#### Capo I: principi generali

Il capo I stabilisce i principi generali del regolamento TEN-T. Definisce l'oggetto e l'ambito di applicazione dell'atto. Contiene le definizioni dei diversi elementi del regolamento e della terminologia utilizzata in tutto il testo. Introduce inoltre gli obiettivi del regolamento (coesione, sostenibilità, efficienza e benefici per gli utenti) e le modalità con cui devono essere conseguiti. Tale capo prevede inoltre che la rete transeuropea dei trasporti sia pianificata, sviluppata e gestita in modo efficiente sotto il profilo delle risorse, nel rispetto dei requisiti ambientali applicabili a livello di UE e nazionale. Gli articoli successivi descrivono la dimensione geografica della struttura della rete e dei corridoi di trasporto europei. Infine il capo I descrive i principi dei progetti di interesse comune e della cooperazione con paesi terzi.

#### Capo II: disposizioni generali

Il capo II contiene le disposizioni generali del regolamento che specificano la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale, nonché i corridoi di trasporto europei, oltre a definire la priorità delle misure relative alle diverse reti.

### Capo III: disposizioni specifiche

Il capo III contiene le disposizioni specifiche concernenti i requisiti per ciascun modo di trasporto oggetto del regolamento in considerazione dei seguenti aspetti:

- definizione dei componenti dell'infrastruttura;
- requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale;
- requisiti per la rete centrale e la rete centrale estesa;
- priorità aggiuntive.

Inoltre tale capo contiene disposizioni relative ai requisiti della revisione applicabile ai terminali merci multimodali e ai nodi urbani.

### Capo IV: disposizioni per trasporti intelligenti e resilienti

Il capo IV contiene disposizioni aggiuntive in merito ai requisiti del regolamento per quanto concerne i sistemi TIC (delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione) per i trasporti, i servizi sostenibili, le nuove tecnologie e l'innovazione, le infrastrutture sicure, la resilienza, gli investimenti da parte di paesi terzi, la manutenzione e il ciclo di vita dei progetti, nonché l'accessibilità per tutti gli utenti.

### Capo V: attuazione degli strumenti dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali

Il capo V riguarda l'attuazione dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali (sistema europeo di gestione del traffico ferroviario e spazio marittimo europeo). Descrive lo strumento dei corridoi di trasporto europei e le priorità orizzontali e contiene disposizioni sulle modalità con cui tali aspetti devono essere coordinati e disciplinati. Tale capo contiene inoltre disposizioni sugli strumenti di attuazione, ad esempio i piani di lavoro dei coordinatori e gli atti di esecuzione.

### Capo VI: disposizioni comuni

Il capo VI contiene le disposizioni comuni del regolamento in merito agli obblighi di comunicazione e monitoraggio, alle modalità di ammodernamento della rete e ai principi per il coinvolgimento di portatori di interessi pubblici e privati. Contiene disposizioni relative all'allineamento dei piani nazionali con la politica dell'UE in materia di trasporti. Inoltre contiene disposizioni in merito all'esercizio della delega, alla procedura di comitato, al riesame del regolamento, alle procedure relative ai ritardi nell'attuazione della rete e alla possibilità di esenzioni. Delinea infine l'impatto del regolamento su altri atti legislativi in considerazione della necessità della loro modifica.



## Allegati

Gli allegati del regolamento contengono mappe dettagliate della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale, elenchi dei nodi di trasporto e urbani nell'ambito di applicazione del presente regolamento, nonché la definizione del tracciato e le mappe dei corridoi di trasporto europei. Contiene inoltre mappe indicative per i paesi vicini così come specifiche per i requisiti per lo sviluppo di piani urbani di mobilità sostenibile. Contiene inoltre un articolo che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e una tavola di concordanza tra il regolamento (UE) n. 1315/2013 e il presente regolamento.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 172,  
vista la proposta della Commissione europea,  
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,  
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,  
visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo"<sup>3</sup> del dicembre 2019 fissa un obiettivo di neutralità climatica che l'Unione deve raggiungere entro il 2050, nonché un chiaro obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. Tali traguardi sono fissati come un obiettivo nel regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup>.
- (2) Le emissioni dei trasporti rappresentano circa il 25 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'Unione e tali emissioni sono aumentate negli ultimi anni. Il Green Deal europeo invoca pertanto una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti per consentire all'Unione di diventare un'economia climaticamente neutra entro il 2050, adoperandosi nel contempo a raggiungere l'obiettivo "inquinamento zero"<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> GU C [...].

<sup>2</sup> GU C [...].

<sup>3</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).

<sup>4</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

<sup>5</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Un percorso verso un pianeta più sano per tutti Piano

- (3) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>6</sup> definisce le tappe fondamentali volte a mostrare il percorso di avvicinamento del sistema europeo dei trasporti agli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Secondo la strategia: il traffico merci su rotaia dovrebbe aumentare la propria quota di mercato del 50 % entro il 2030 e raddoppiarla entro il 2050; il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio dovrebbero aumentare la propria quota di mercato del 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050; il traffico ferroviario ad alta velocità dovrebbe raddoppiare entro il 2030 e triplicare entro il 2050; almeno 30 milioni di automobili e 80 000 autocarri a emissioni zero dovrebbero essere in circolazione sulle strade dell'Unione entro il 2030 e quasi tutte le automobili, i furgoni, gli autobus e i veicoli pesanti nuovi dovrebbero essere a emissioni zero entro il 2050; entro il 2030 i viaggi collettivi programmati inferiori a 500 km dovrebbero essere neutri in termini di emissioni di carbonio all'interno dell'Unione; entro il 2030 in Europa dovrebbero esservi almeno 100 città a impatto climatico zero.
- (4) La realizzazione della rete transeuropea dei trasporti crea le condizioni abilitanti in termini di base infrastrutturale che consentono di rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, accessibili in termini di costi e inclusivi, di rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale e di porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione, in particolare garantendo una transizione equa, in linea con gli obiettivi presentati nella raccomandazione (UE) [...] del Consiglio, del [...], relativa alla garanzia di una transizione giusta verso la neutralità climatica.
- (5) La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento della rete transeuropea dei trasporti dovrebbero consentire forme di trasporto sostenibili, fornire soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili migliori e una maggiore integrazione intermodale dell'intera catena logistica, contribuendo così al buon funzionamento del mercato interno attraverso la creazione delle arterie necessarie per flussi regolari di trasporto di passeggeri e merci in tutta l'Unione. La rete dovrebbe inoltre mirare a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale garantendo l'accessibilità e la connettività per tutte le regioni dell'Unione, compresa una migliore connettività delle regioni ultraperiferiche e di altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montane, nonché di zone scarsamente popolate. Lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe altresì consentire una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile di merci e persone in tutta la loro diversità e dovrebbe contribuire a promuovere la crescita economica e la competitività in una prospettiva globale, stabilendo interconnessioni e interoperabilità tra le reti di trasporto nazionali in modo sostenibile ed efficiente in termini di risorse.
- (6) L'aumento del traffico ha portato ad una maggiore congestione del trasporto internazionale. Al fine di garantire la mobilità internazionale di passeggeri e merci, è opportuno ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti e il relativo uso e, se necessario, ampliarli rimuovendo le strozzature presenti nelle infrastrutture e realizzando i collegamenti infrastrutturali mancanti all'interno degli Stati membri e tra

---

d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo", del 12 maggio 2021 (COM(2021) 400 final).

<sup>6</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final).

di essi e, se opportuno, con i paesi vicini e tenendo in considerazione i negoziati in corso con paesi candidati e potenziali paesi candidati.

- (7) La rete transeuropea dei trasporti consiste in larga parte in infrastrutture già esistenti. Al fine di conseguire pienamente gli obiettivi della nuova politica in materia di rete transeuropea dei trasporti, occorre stabilire requisiti uniformi per quanto riguarda l'infrastruttura.
- (8) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sviluppata e sostenuta attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, la manutenzione e l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti e misure che ne promuovano l'uso efficiente sotto il profilo delle risorse.
- (9) In sede di attuazione dei progetti di interesse comune, occorre tenere debitamente conto delle particolari circostanze del singolo progetto interessato. Ove possibile, è opportuno sfruttare le sinergie con altre politiche, ad esempio con gli aspetti connessi al turismo, includendo, all'interno di strutture di ingegneria civile quali ponti o gallerie, infrastrutture per piste ciclabili, inclusa la rete ciclabile EuroVelo, o con aspetti di sicurezza includendo tecnologie nuove quali sensori nei ponti.
- (10) Al fine di realizzare infrastrutture di trasporto di alta qualità ed efficienza in tutti i modi di trasporto, lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe tener conto della protezione e della sicurezza dei movimenti di passeggeri e merci, del contributo ai cambiamenti climatici e dell'impatto dei cambiamenti climatici e dei potenziali rischi naturali e disastri provocati dall'uomo sulle infrastrutture e sull'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto, specialmente nelle regioni che sono particolarmente colpite dagli effetti negativi dei cambiamenti climatici.
- (11) Nel pianificare, appaltare e attuare progetti di interesse comune, gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero tenere in debita considerazione la direttiva (UE) 2021/1187 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup>.
- (12) Durante la pianificazione delle infrastrutture, gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero attribuire la necessaria considerazione alle valutazioni dei rischi e alle misure di adattamento intese a migliorare la resilienza, ad esempio nei confronti dei cambiamenti climatici, dei rischi naturali e dei disastri provocati dall'uomo. Fornendo ulteriori incentivi allo sviluppo di forme di trasporto sostenibili e con l'attuazione di norme di alto livello per le infrastrutture di trasporto verdi, la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti sosterrà il principio "non arrecare un danno significativo".
- (13) Tenuto conto dell'evoluzione delle esigenze dell'Unione in materia di infrastrutture e degli obiettivi di decarbonizzazione, nonché delle conclusioni del Consiglio europeo del luglio del 2020, secondo cui le spese dell'Unione dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi dell'accordo di Parigi, e del principio "non arrecare un danno significativo" ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sulla tassonomia<sup>8</sup>, i progetti di interesse comune dovrebbero essere valutati al fine di garantire che la politica TEN-T

---

<sup>7</sup> Direttiva (UE) 2021/1187, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (GU L 258 del 20.7.2021, pag. 1).

<sup>8</sup> Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13).

sia coerente con gli obiettivi strategici dell'Unione in materia di trasporti, ambiente e clima. Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti che dovrebbero includere la valutazione del principio "non arrecare un danno significativo" sulla base degli orientamenti e delle migliori prassi più recenti disponibili. Nei casi in cui l'attuazione di un progetto di interesse comune comporti un danno significativo in relazione a un obiettivo ambientale o climatico, si dovrebbero prendere in considerazione alternative ragionevoli.

- (14) I progetti infrastrutturali nel quadro del regolamento TEN-T dovrebbero essere resilienti ai potenziali effetti avversi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, anche attraverso misure di adeguamento pertinenti. I progetti per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale dovrebbero essere soggetti a immunizzazione dagli effetti del clima e integrare nell'analisi costi-benefici i costi delle emissioni di gas a effetto serra e gli effetti positivi delle misure di mitigazione dei cambiamenti climatici. L'immunizzazione dagli effetti del clima dovrebbe essere intrapresa sulla base delle migliori prassi e degli orientamenti più recenti disponibili<sup>9</sup>. Ciò contribuisce all'integrazione dei rischi connessi ai cambiamenti climatici nonché delle valutazioni della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nelle decisioni di investimento e pianificazione nell'ambito del bilancio dell'Unione.
- (15) Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti secondo la legislazione pertinente onde evitare o, quando ciò non sia possibile, mitigare o compensare gli impatti negativi sull'ambiente, quali la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, e proteggere in modo efficace la biodiversità.
- (16) Nelle fasi di pianificazione e costruzione di un progetto di interesse comune occorre tenere adeguatamente conto degli interessi delle autorità regionali e locali e di quelli del pubblico interessati da tale progetto.
- (17) La definizione della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe basarsi su una metodologia comune e trasparente e dovrebbe rappresentare il livello più elevato di pianificazione delle infrastrutture all'interno dell'Unione. Dovrebbe essere multimodale, ossia includere tutti i modi di trasporto e le loro connessioni, nonché i relativi sistemi di gestione delle informazioni sul traffico e di viaggio.
- (18) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sviluppata gradualmente in tre fasi con l'obiettivo generale di realizzare una rete multimodale e interoperabile su tutto il territorio europeo con elevati standard di qualità, nel rispetto degli obiettivi generali dell'Unione in materia di neutralità climatica e ambiente: il completamento di una rete centrale entro il 2030, di una rete centrale estesa entro il 2040 e della rete globale entro il 2050.
- (19) Oltre ai termini del 2030 e del 2050 già introdotti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>10</sup>, è opportuno aggiungere un termine

---

<sup>9</sup> Comunicazione della Commissione – Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027 (GU C 373 del 16.9.2021, pag. 1).

<sup>10</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

intermedio corrispondente al 2040 per la conformità della rete al presente regolamento per quanto concerne la rete centrale estesa che fa parte dei corridoi di trasporto europei. Lo stesso termine intermedio dovrebbe valere anche per le nuove norme sulla rete centrale che sono state introdotte in aggiunta ai requisiti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 per consentire gli investimenti necessari a tempo debito.

- (20) La rete globale dovrebbe essere una rete di trasporto a livello europeo che garantisca l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montuose, nonché le zone scarsamente popolate, e rafforzi la coesione sociale, economica e territoriale tra le stesse. È opportuno fissare requisiti per l'infrastruttura della rete globale al fine di promuovere lo sviluppo di una rete di qualità elevata in tutta l'Unione.
- (21) La rete globale dovrebbe essere sufficientemente dotata di un'infrastruttura per i combustibili alternativi al fine di garantire che sostenga in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero, in linea con le tappe fissate nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.
- (22) Oltre alla rete centrale, dovrebbe essere definita una rete centrale estesa sulla base delle tratte prioritarie della rete globale che fanno parte dei corridoi di trasporto europei.
- (23) La rete centrale è stata individuata sulla base di una metodologia di pianificazione obiettiva. Tale metodologia ha identificato i nodi urbani, i porti, gli aeroporti e i punti di attraversamento delle frontiere più importanti. Ove possibile, si tratta di nodi principali che devono essere connessi mediante collegamenti multimodali, purché siano economicamente validi e realizzabili entro il 2030. La metodologia ha garantito l'interconnessione di tutti gli Stati membri e l'integrazione delle isole principali nella rete centrale.
- (24) La rete centrale per cui è fissato il termine del 2030 e la rete centrale estesa per cui è fissato il termine del 2040 dovrebbero costituire le fondamenta della rete di trasporto multimodale sostenibile e rappresentare i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete transeuropea dei trasporti, a seconda delle esigenze in termini di traffico. Dovrebbero stimolare lo sviluppo dell'intera rete globale e consentire all'azione dell'Unione di concentrarsi sulle componenti della rete transeuropea dei trasporti che presentano il valore aggiunto europeo più elevato, in particolare le tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti, i punti di collegamento multimodali e le strozzature principali.
- (25) Alcune norme esistenti per la rete centrale dovrebbero essere estese alla rete centrale estesa e a quella globale al fine di sfruttare appieno i vantaggi della rete, aumentare l'interoperabilità tra i tipi di rete e consentire una maggiore attività mediante forme di trasporto più sostenibili, anche attraverso una maggiore digitalizzazione e altre soluzioni tecnologiche.
- (26) Eventuali esenzioni dai requisiti infrastrutturali applicabili alla rete centrale, alla rete centrale estesa e alla rete globale dovrebbero essere possibili soltanto in casi debitamente giustificati e a determinate condizioni. Ciò dovrebbe comprendere i casi in cui gli investimenti non possono essere giustificati o in cui vi sono limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, ad esempio nelle regioni ultraperiferiche e in altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose o in zone scarsamente popolate, o nel caso di reti isolate o parzialmente isolate.

- (27) La rete di infrastrutture terrestri, istituita attraverso la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale, dovrebbe integrarsi con la dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti. A tale fine dovrebbe essere creato uno spazio marittimo europeo effettivamente sostenibile, intelligente, senza soluzione di continuità e resiliente. Tale spazio dovrebbe comprendere tutte le componenti dell'infrastruttura marittima della rete transeuropea dei trasporti.
- (28) Lo spazio marittimo europeo dovrebbe essere attuato in stretta cooperazione con le strategie europee macroregionali e per i bacini marittimi che forniscono un quadro di cooperazione territoriale europea adeguato tanto a livello transnazionale dell'Unione quanto a livello transfrontaliero con paesi terzi.
- (29) I corridoi ferroviari merci istituiti sulla base del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup> e i corridoi della rete centrale definiti nel regolamento (UE) n. 1315/2013 sono strumenti strategici complementari, che perseguono obiettivi strettamente correlati, in particolare per promuovere servizi di trasporto sostenibili, efficienti e sicuri. Sebbene la cooperazione sia stata fruttuosa su molti aspetti, in alcuni casi sono state individuate sovrapposizioni di attività e necessità di uno scambio migliore di informazioni. Inoltre i corridoi ferroviari merci e i corridoi della rete centrale non sono pienamente allineati geograficamente, una circostanza questa che limita la possibilità di coordinamento, ad esempio in merito a questioni quali l'applicazione dei requisiti infrastrutturali della rete transeuropea dei trasporti o il miglioramento della qualità dei servizi ferroviari. Esiste quindi un importante potenziale non sfruttato in termini di ottimizzazione, maggiore efficacia e sinergie.
- (30) Come affermato nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, è necessaria un'integrazione dei corridoi della rete centrale e dei corridoi ferroviari merci nei "corridoi di trasporto europei" al fine di aumentare le sinergie tra la pianificazione delle infrastrutture e il funzionamento dei trasporti. I corridoi di trasporto europei dovrebbero diventare lo strumento per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri sostenibili e multimodali in Europa, nonché per lo sviluppo di infrastrutture interoperabili di qualità elevata e dalle prestazioni operative elevate. Di conseguenza dovrebbero costituire altresì lo strumento per realizzare la visione della creazione di una rete ferroviaria altamente competitiva in tutta l'Unione.
- (31) I corridoi di trasporto europei dovrebbero coprire i flussi di trasporto a lunga distanza più importanti ed essere costituiti dai principali assi multimodali di trasporto europei, basati su parti della rete transeuropea dei trasporti, essere multimodali e aperti all'inclusione di tutti i modi di trasporto contemplati dal presente regolamento, nonché attraversare almeno due frontiere e coinvolgere almeno tre modi di trasporto.
- (32) Al fine di istituire la rete transeuropea dei trasporti in modo coordinato e tempestivo, permettendo quindi di massimizzare gli effetti di rete, gli Stati membri interessati dovrebbero assicurare l'adozione di misure appropriate affinché i progetti di interesse comune della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale siano conclusi entro i termini fissati rispettivamente per il 2030, il 2040 e il 2050. A tal fine gli Stati membri dovrebbero assicurare la coerenza dei piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti con le priorità stabilite nel presente regolamento e nei piani di lavoro dei coordinatori europei.

---

<sup>11</sup> Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

- (33) È necessario individuare progetti di interesse comune che contribuiranno alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti e al raggiungimento degli obiettivi, e che corrispondano alle priorità stabilite nel presente regolamento. La loro realizzazione dovrebbe essere funzione del loro grado di maturità, della conformità con le procedure giuridiche dell'Unione e nazionali e della disponibilità di risorse finanziarie, fatto salvo l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione.
- (34) I progetti di interesse comune destinati a sviluppare la rete transeuropea dei trasporti in linea con i requisiti stabiliti nel presente regolamento presentano un valore aggiunto europeo in quanto contribuiscono a una rete europea di qualità elevata, interoperabile e multimodale, aumentando la sostenibilità, la coesione, l'efficienza o i benefici per gli utenti. Il valore aggiunto europeo è maggiore se, oltre al valore potenziale per il solo Stato membro interessato, comporta miglioramenti significativi dei collegamenti di trasporto o dei flussi di trasporto tra Stati membri o tra uno Stato membro e un paese terzo. È opportuno che tali progetti transfrontalieri siano oggetto di un intervento prioritario dell'Unione onde assicurarne l'attuazione.
- (35) Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero assicurare che le valutazioni dei progetti di interesse comune siano effettuate in modo efficiente, evitando inutili ritardi.
- (36) È opportuno che i progetti di interesse comune per i quali è richiesto un finanziamento dell'Unione siano sottoposti a un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, basata su una metodologia riconosciuta, che tenga conto di tutti i costi e i benefici sul piano sociale, economico, climatico e ambientale, nonché dell'approccio basato sul ciclo di vita. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente dovrebbe basarsi sulla valutazione di impatto ambientale effettuata a norma della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>.
- (37) Al fine di contribuire agli obiettivi di attenuazione dei cambiamenti climatici previsti nel Green Deal europeo, vale a dire la riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050, è opportuno analizzare misure volte a mitigare l'impatto in termini di emissione di gas a effetto serra di progetti di interesse comune che prevedono la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto o l'ampliamento e l'ammodernamento di quelle esistenti.
- (38) La cooperazione con i paesi terzi, compresi i paesi vicini è necessaria al fine di garantire il collegamento e l'interoperabilità tra le reti infrastrutturali dell'Unione e quelle di tali paesi. In considerazione di ciò, se opportuno, l'Unione dovrebbe promuovere progetti di interesse comune con tali paesi, valutando e garantendo il rispetto degli obiettivi e dei requisiti della rete transeuropea dei trasporti al fine di assicurare l'interoperabilità della rete dell'Unione.
- (39) Per conseguire la trasformazione del settore dei trasporti in un vero e proprio sistema multimodale di servizi di mobilità sostenibili e intelligenti, l'Unione dovrebbe costruire una rete di trasporto di qualità elevata con servizi ferroviari che soddisfino la velocità minima di linea. Un trasporto ferroviario di passeggeri competitivo racchiude un elevato potenziale per la decarbonizzazione dei trasporti. È necessario sviluppare una rete ferroviaria europea ad alta velocità coerente e interoperabile che colleghi le

---

<sup>12</sup> Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 26 del 28.1.2012, pag. 1).



capitali e le città principali. L'integrazione delle linee ad alta velocità esistenti con linee passeggeri che consentono una velocità minima di linea pari a 160 km/h dovrebbe a sua volta portare a effetti di rete, a una rete più coerente e a un aumento del numero di passeggeri che viaggiano in treno. Il completamento di una rete a prestazioni elevate faciliterà inoltre lo sviluppo e l'introduzione di modelli nuovi o diversi di assegnazione di capacità, ad esempio gli orari cadenzati previsti dall'iniziativa sulla ridefinizione degli orari (*Timetable Redesign*, TTR).

- (40) Al fine di contribuire alla competitività del trasporto combinato dovrebbe essere istituita una rete ferroviaria per il trasporto di merci più sostenibile, resiliente e affidabile in tutta Europa. L'infrastruttura per il trasporto ferroviario combinato e dei terminali dovrebbe essere ammodernata per assicurare che il trasporto intermodale avvenga principalmente mediante trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o marittimo a corto raggio e che gli eventuali percorsi iniziale e/o terminale effettuati su strada siano quanto più brevi possibile.
- (41) Dato che la diffusione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) in Europa sta accelerando e diversi Stati membri hanno già adottato piani per implementare l'ERTMS su tutte le loro reti ferroviarie nazionali entro il 2040, è necessario tener conto di tale cambiamento di paradigma e fissare un termine più ambizioso per l'implementazione dell'ERTMS per la rete globale.
- (42) L'ERTMS dovrebbe essere implementato in modo continuo non soltanto sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa e sulla rete globale, compresi i nodi urbani, ma anche sulle vie di accesso ai terminali multimodali. Ciò consentirà di operare soltanto con l'ERTMS e rafforzerà la giustificazione economica per le imprese ferroviarie.
- (43) Poiché la diffusione di un sistema ERTMS basato su trasmissioni radio contribuisce ulteriormente all'eliminazione delle norme nazionali che incidono sul funzionamento, gli Stati membri dovrebbero assicurare che a partire dal 2025 sarà utilizzato soltanto l'ERTMS radio e che l'intera rete transeuropea dei trasporti sarà dotata di ERTMS radio entro il 2050.
- (44) La diffusione dell'ERTMS dovrebbe essere accompagnata da una scadenza normativa per la dismissione dei sistemi di classe B a terra, rendendo così l'ERTMS l'unico sistema di segnalamento utilizzato negli Stati membri. La dismissione dei sistemi di classe B a terra comporterà risparmi notevoli in termini di manutenzione per i gestori dell'infrastruttura, dato che l'attuazione dell'ERTMS e il mantenimento di ulteriori sistemi a terra per un periodo prolungato è molto costoso e complicato. I sistemi di classe B dovrebbero essere rimossi in modo coordinato prevedendo un periodo di transizione sufficiente, entro il 2040, consentendo alle imprese ferroviarie di anticipare il cambiamento e adottare la strategia di migrazione più adeguata. Dato che l'ERTMS è un sistema, richiede un'implementazione sincronizzata tanto a terra quanto a bordo e i pieni vantaggi del sistema si registrano soltanto quando tanto i treni quanto i binari ne sono dotati.
- (45) Le vie navigabili interne in Europa sono caratterizzate da un'idromorfologia eterogenea che rende difficile ottenere prestazioni coerenti in tutti i tratti delle vie navigabili. Le vie navigabili interne, in particolare i tratti a corrente libera, possono essere pesantemente influenzate dalle condizioni climatiche e meteorologiche. Al fine di garantire un traffico internazionale affidabile, nel rispetto dell'idromorfologia e della legislazione ambientale applicabile, i requisiti TEN-T dovrebbero tenere conto dell'idromorfologia specifica di ciascuna via navigabile (ad esempio fiumi a corrente libera o regolati) nonché degli obiettivi delle politiche ambientali e in materia di

biodiversità. Tale approccio dovrebbe essere considerato a livello di bacino idrografico.

- (46) Trattandosi dei punti di ingresso e di uscita per l'infrastruttura terrestre della rete transeuropea dei trasporti, i porti marittimi svolgono un ruolo importante in veste di nodi multimodali transfrontalieri che fungono non soltanto da nodo di trasporto, ma anche da punti di accesso per il commercio, da distretti industriali e da poli dell'energia, ad esempio per quanto concerne la realizzazione di impianti eolici offshore.
- (47) Il trasporto marittimo a corto raggio può fornire un contributo sostanziale alla decarbonizzazione dei trasporti trasportando più merci e passeggeri. Lo spazio marittimo europeo dovrebbe essere promosso creando rotte di trasporto marittimo a corto raggio o potenziandole e sviluppando i porti marittimi e i loro collegamenti con l'entroterra in modo da fornire un'integrazione efficiente e sostenibile con altri modi di trasporto.
- (48) Il trasporto su strada nell'Unione rappresenta i tre quarti del trasporto interno totale di merci (sulla base delle tonnellate-km trasportate) e circa il 90 % del trasporto interno totale di passeggeri (sulla base del numero totale di passeggeri-km). Data l'importanza del trasporto su strada e l'impegno a migliorare la sicurezza stradale in linea con la tappa fondamentale prevista dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, è necessario potenziare l'infrastruttura stradale dal punto di vista della sicurezza.
- (49) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe assicurare una multimodalità efficiente al fine di permettere scelte modali migliori e più sostenibili per i passeggeri e le merci e il consolidamento di grandi volumi per trasferimenti sulle lunghe distanze. I terminali multimodali dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel conseguimento di tale obiettivo.
- (50) I nodi urbani svolgono un ruolo importante nel contesto della rete transeuropea dei trasporti essendo il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") per 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. Si dovrebbe assicurare che le strozzature di capacità e una connettività di rete insufficiente all'interno dei nodi urbani non ostacolano più la multimodalità lungo la rete transeuropea dei trasporti.
- (51) Trattandosi di un quadro unico efficace per affrontare le sfide della mobilità urbana, i nodi urbani dovrebbero sviluppare un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS), che è un piano integrato di mobilità merci e passeggeri a lungo termine e onnicomprensivo per l'intera area urbana funzionale<sup>13</sup>. Tale piano dovrebbe comprendere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano, almeno per quanto riguarda emissioni di gas a effetto serra, congestione, incidenti e feriti, quota modale e accesso ai servizi di mobilità, nonché dati sull'inquinamento atmosferico e acustico nelle città.
- (52) Gli Stati membri dovrebbero istituire un programma nazionale di sostegno per i piani urbani di mobilità sostenibile destinato a promuovere l'adozione di tali piani e a migliorare il coordinamento tra regioni, città e piccoli centri. Il programma dovrebbe sostenere le regioni e le aree urbane nello sviluppo di piani urbani di mobilità sostenibile di qualità elevata e rafforzare il monitoraggio e la valutazione

---

<sup>13</sup> Il concetto di piano urbano di mobilità sostenibile è stato proposto per la prima volta nel pacchetto sulla mobilità urbana dell'Unione del 2013 (COM(2013) 913 final, allegato I).

dell'attuazione di tali piani attraverso misure legislative, orientamenti, sviluppo di capacità, assistenza ed eventualmente sostegno finanziario.

- (53) La missione sulle città climaticamente neutre e intelligenti, istituita nel contesto del programma quadro Orizzonte Europa, mira ad avere 100 città climaticamente neutre nell'Unione entro il 2030. Le città coinvolte in tale missione fungeranno da poli di sperimentazione e innovazione per altre città che seguiranno entro il 2050.
- (54) I servizi digitali di mobilità multimodale contribuiscono a migliorare l'integrazione dei diversi modi di trasporto combinando diverse offerte di trasporto in un'unica offerta. Il loro ulteriore sviluppo dovrebbe contribuire a cambiare i comportamenti delle persone affinché tendano a favorire i modi di trasporto più sostenibili, il trasporto pubblico e i modi attivi, quali camminare e andare in bicicletta.
- (55) Al fine di fornire la base per ottimizzare le operazioni di traffico e di trasporto e la sicurezza del traffico, nonché per migliorare i servizi connessi, sono necessari sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per i trasporti. I flussi di informazioni nella rete dei trasporti e della mobilità dovrebbero essere agevolati, anche mediante la realizzazione dello spazio dei dati sulla mobilità dell'Unione. Dovrebbero essere disponibili informazioni per i passeggeri, comprese quelle sui sistemi di emissione di biglietti e di prenotazione.
- (56) I sistemi e servizi di trasporto intelligenti, così come le nuove tecnologie emergenti, dovrebbero fungere da catalizzatore per la diffusione di sistemi e servizi di trasporto intelligenti su tutte le strade della rete transeuropea dei trasporti.
- (57) È necessaria una pianificazione adeguata della rete transeuropea dei trasporti. Ciò comporta altresì l'attuazione di requisiti specifici in tutta la rete in termini di infrastruttura, sistemi TIC, attrezzature e servizi, compresi i requisiti per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi quale definita nel regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi]<sup>14</sup>. È quindi necessario garantire lo sviluppo adeguato e concertato di tali requisiti in tutta Europa per tutti i modi di trasporto e per la loro interconnessione nell'intera rete transeuropea dei trasporti e oltre, al fine di ottenere i vantaggi dell'effetto di rete e rendere possibili operazioni di trasporto transeuropee di lungo raggio efficienti. Al fine di assicurare la diffusione di combustibili alternativi sull'intera rete stradale della rete transeuropea dei trasporti in linea con gli obiettivi fissati nel regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi], i riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbero essere intesi come riferimenti alla "rete centrale" così come definita nel presente regolamento. I riferimenti alla "rete globale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbero essere intesi come riferimenti alla "rete centrale estesa" e alla "rete globale" così come definite nel presente regolamento.
- (58) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe fornire la base per la diffusione su larga scala di nuove tecnologie e innovazioni, quali l'infrastruttura 5G, che possono contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del settore dei trasporti europeo, e la

---

<sup>14</sup> Regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio, del [...], sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L [...]).

capacità di consentire flussi sicuri di passeggeri utilizzando mezzi efficienti, aumentare l'attrattiva dei mezzi di trasporto pubblici o più ecologici per i passeggeri, e ridurre la sua impronta di carbonio. Ciò contribuirà al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal europeo e allo stesso tempo dell'obiettivo di aumentare la sicurezza energetica per l'Unione. Per raggiungere tali obiettivi, è opportuno aumentare la disponibilità di combustibili alternativi e migliorare l'infrastruttura corrispondente su tutta la rete transeuropea di trasporti.

- (59) È opportuno installare in tutta la rete transeuropea dei trasporti un numero sufficiente di punti di ricarica veloce accessibili al pubblico per veicoli leggeri e pesanti. Tale obiettivo dovrebbe assicurare la piena connettività transfrontaliera e consentire la circolazione dei veicoli elettrici in tutta l'Unione. Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] sono intesi ad assicurare una copertura minima sufficiente di punti di ricarica elettrica lungo le principali reti stradali dell'Unione.
- (60) L'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico lungo la rete transeuropea dei trasporti come definita nel regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbe essere integrata con i requisiti concernenti la realizzazione di tale infrastruttura presso i terminali multimodali e per i nodi passeggeri multimodali, al fine di fornire opportunità di ricarica per gli autocarri a lungo raggio durante le operazioni di carico o scarico oppure quando il conducente si riposa, o per gli autobus presso i nodi passeggeri multimodali. Al fine di garantire la libera circolazione, laddove i terminali o i nodi passeggeri ricevano sostegno dall'Unione o sostegno pubblico, l'accesso ai fini della ricarica dovrebbe avvenire su base equa, trasparente e non discriminatoria, in modo da evitare il lock in del mercato per imprese specifiche o eventuali distorsioni della concorrenza. La determinazione dei prezzi dovrebbe essere effettuata in maniera trasparente e non discriminatoria per tutte le imprese o le persone autorizzate, qualora l'infrastruttura di ricarica sia realizzata utilizzando finanziamenti dell'Unione o pubblici.
- (61) Una sicurezza, una protezione e un'affidabilità insufficienti dell'infrastruttura, causate da rischi naturali, compresi eventi legati al clima e altri eventi eccezionali quali pandemie, disastri provocati dall'uomo quali incidenti oppure perturbazioni causate da atti intenzionali quali terrorismo e attacchi informatici, costituiscono un serio problema per l'efficienza e il funzionamento della rete transeuropea dei trasporti. Negli ultimi anni, ad esempio, gli incidenti causati da numerose calamità naturali dovute a eventi meteorologici estremi hanno interrotto in modo significativo i flussi di trasporto. La resilienza della rete di trasporto ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, ai disastri provocati dall'uomo e ad altre perturbazioni dovrebbe quindi essere migliorata, attingendo alla valutazione dei rischi e alle misure di rafforzamento della resilienza adottate da soggetti critici per il settore dei trasporti a norma della direttiva [...] sulla resilienza dei soggetti critici<sup>15</sup>.
- (62) Tenendo conto dell'esperienza maturata nella gestione delle crisi durante la pandemia di COVID-19<sup>16</sup> e al fine di evitare perturbazioni del traffico e imprevisti in futuro, nel

---

<sup>15</sup> Tale direttiva fa riferimento alla proposta della Commissione di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla resilienza dei soggetti critici (COM(2020) 829 final).

<sup>16</sup> Comunicazione della Commissione sull'attuazione delle corsie verdi ("green lanes") previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la

pianificare le infrastrutture gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture di trasporto in relazione ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, a disastri provocati dall'uomo e ad altre perturbazioni che incidono sul funzionamento del sistema di trasporto dell'Unione. A tal fine i corridoi di trasporto europei dovrebbero comprendere anche linee alternative importanti che possano essere utilizzate in caso di congestione o altri problemi sulle tratte principali. Inoltre, in considerazione della loro natura multimodale, un modo di trasporto ne potrà sostituire un altro in caso di emergenza.

- (63) La partecipazione di imprese, comprese quelle che sono possedute o controllate da una persona fisica di un paese terzo o da un'impresa di un paese terzo, comprese quelle stabilite in un paese terzo, può accelerare la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. Tuttavia, in circostanze specifiche, la partecipazione o il contributo di imprese possedute o controllate da una persona fisica di un paese terzo o da un'impresa di un paese terzo a progetti di interesse comune potrebbe compromettere la sicurezza e l'ordine pubblico nell'UE. Fatto salvo il meccanismo di cooperazione di cui al regolamento (UE) 2019/452<sup>17</sup>, e oltre a tale meccanismo, è necessaria una maggiore consapevolezza in merito a tale partecipazione o contributo per consentire l'intervento delle autorità pubbliche laddove sembri che tale partecipazione o contributo possa incidere sulla sicurezza o sull'ordine pubblico nell'Unione e non rientrare nell'ambito di applicazione di tale regolamento.
- (64) Sebbene la manutenzione competa oggi e competerà in futuro principalmente agli Stati membri, è importante che la rete transeuropea dei trasporti, una volta realizzata, sia sottoposta a manutenzione adeguata al fine di assicurare una qualità elevata dei servizi. Nella pianificazione e nell'appalto di progetti infrastrutturali dovrebbe essere seguito un approccio basato sul ciclo di vita.
- (65) Per realizzare le parti della rete transeuropea dei trasporti che rivestono la più alta importanza strategica nella tempistica prevista, si dovrebbe utilizzare un approccio per corridoi quale strumento per coordinare diversi progetti su base transnazionale e per sincronizzare lo sviluppo del corridoio, in modo da massimizzare i vantaggi di rete.
- (66) I corridoi di trasporto europei dovrebbero contribuire a sviluppare l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti in modo da affrontare le strozzature, rafforzare i collegamenti transfrontalieri e migliorare l'efficienza e la sostenibilità. È opportuno che essi contribuiscano alla coesione attraverso una cooperazione territoriale migliore. Tali corridoi dovrebbero altresì perseguire obiettivi più ampi in materia di politica dei trasporti e facilitare l'interoperabilità, l'integrazione modale e le operazioni multimodali. È opportuno che l'approccio per corridoi sia trasparente e chiaro e che la loro gestione non provochi ulteriori oneri amministrativi o costi.
- (67) In accordo con lo Stato membro interessato, i coordinatori europei dovrebbero facilitare l'attuazione coordinata dei corridoi di trasporto europei e delle due priorità orizzontali, l'ERTMS e lo spazio marittimo europeo. Dovrebbero facilitare l'adozione di misure per elaborare la giusta struttura di governance nonché per individuare gli

---

disponibilità di beni e servizi essenziali (C(2020) 1897 final) (GU C 96I del 24.3.2020, pag. 1) e comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo e al Consiglio sul potenziamento delle corsie verdi per i trasporti al fine di assicurare la continuità dell'attività economica durante la fase di recrudescenza della pandemia di COVID-19, del 28 ottobre 2020 (COM(2020) 685 final).

<sup>17</sup> Regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione (GU L 79I del 21.3.2019, pag. 1).

investimenti prioritari lungo i corridoi di trasporto europei e per le due priorità orizzontali.

- (68) I quadri europeo e nazionali per la pianificazione e l'attuazione delle infrastrutture di trasporto, nonché i piani di lavoro stabiliti dai coordinatori europei, dovrebbero contribuire alla definizione del calendario e alla pianificazione tempestive degli investimenti necessari per il conseguimento degli obiettivi del presente regolamento.
- (69) I piani di lavoro dei coordinatori europei dovrebbero essere utilizzati per promuovere la cooperazione tra tutti i portatori di interessi pertinenti, per rafforzare la complementarità con le azioni degli Stati membri e dei gestori dell'infrastruttura e, in particolare, per stabilire le tappe e le priorità degli investimenti. Sulla base dei piani di lavoro, la Commissione dovrebbe adottare atti di esecuzione che stabiliscano le priorità per la pianificazione delle infrastrutture e per il finanziamento.
- (70) La base tecnica delle mappe che specificano la rete transeuropea dei trasporti è fornita dal sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec).
- (71) Tenendo conto del piano d'azione dell'Unione sulla mobilità militare del marzo 2018<sup>18</sup>, la Commissione dovrebbe valutare la necessità di adeguare la rete transeuropea dei trasporti in maniera da rispecchiare l'uso militare dell'infrastruttura. Sulla base dell'analisi del divario tra i requisiti della rete transeuropea dei trasporti e i requisiti militari<sup>19</sup>, dovrebbero essere incluse nella rete transeuropea strade e ferrovie supplementari volte a rafforzare le sinergie tra le reti di trasporto civili e militari.
- (72) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la programmazione dei pertinenti strumenti finanziari disponibili a livello dell'Unione, è opportuno che il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti sia conforme al presente regolamento e si basi, in particolare, sul regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup>. Inoltre il finanziamento della rete dovrebbe basarsi anche sul finanziamento e sugli strumenti di finanziamento previsti da altri atti del diritto dell'Unione, tra i quali InvestEU, il dispositivo per la ripresa e la resilienza, la politica di coesione, Orizzonte Europa e altri strumenti di finanziamento istituiti dalla Banca europea per gli investimenti. Al fine di consentire il finanziamento di progetti di interesse comune, i riferimenti alle "piattaforme logistiche multimodali", alle "autostrade del mare" e alle "applicazioni telematiche" di cui al regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere rispettivamente intesi come riferimenti ai "terminali merci multimodali", allo "spazio marittimo europeo" e ai "sistemi TIC per i trasporti" come definiti nel presente regolamento. Con la stessa finalità, i riferimenti alla "rete centrale" presenti nel regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere intesi come comprensivi della "rete centrale estesa" quale definita nel presente regolamento.
- (73) Il conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per quanto concerne la decarbonizzazione e la digitalizzazione del sistema di trasporto

---

<sup>18</sup> Comunicazione congiunta al Parlamento europeo e al Consiglio relativa al piano d'azione sulla mobilità militare (JOIN(2018) 5 final).

<sup>19</sup> Documento di lavoro congiunto dei servizi della Commissione sull'analisi aggiornata del divario tra i requisiti militari e i requisiti della rete transeuropea dei trasporti (SWD(2020) 144 final), 17 luglio 2020.

<sup>20</sup> Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38).

nell'Unione, necessita di un quadro normativo robusto. Gli Stati membri dovrebbero attuare riforme ambiziose per affrontare le sfide del trasporto sostenibile individuate nel semestre europeo. Il dispositivo per la ripresa e la resilienza sostiene tanto le riforme quanto gli investimenti volti a rendere i trasporti più sostenibili, ridurre le emissioni e migliorare la sicurezza e l'efficienza. Le misure pertinenti a tal fine sono incluse nei piani per la ripresa e la resilienza approvati.

- (74) Al fine di aggiornare le mappe e l'elenco di porti, aeroporti, terminali e nodi urbani che figurano negli allegati I e II per tenere conto delle possibili modifiche risultanti dall'uso effettivo di determinati elementi dell'infrastruttura di trasporto analizzati a fronte di soglie quantitative prestabilite, è opportuno conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda le modifiche degli allegati I e II. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>21</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (75) Alcune parti della rete sono gestite da soggetti diversi dagli Stati membri. Tuttavia, gli Stati membri sono responsabili di garantire la corretta applicazione delle norme che disciplinano la rete in questione nel loro territorio.
- (76) Al fine di garantire la corretta ed efficace attuazione degli obblighi previsti dal presente regolamento, la Commissione sostiene gli Stati membri attraverso lo strumento di sostegno tecnico<sup>22</sup> fornendo competenze tecniche personalizzate per progettare e attuare le riforme, comprese quelle che promuovono lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.
- (77) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per quanto concerne gli atti di esecuzione che specificano i livelli idrici di riferimento e i requisiti minimi per ciascun bacino idrografico (stato di buona navigazione), che definiscono un'entità unica per la costruzione e la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri di interesse comune e che stabiliscono una metodologia per la raccolta dei dati sulla mobilità urbana da parte degli Stati membri, e gli atti di esecuzione per ciascun piano di lavoro dei corridoi di trasporto europei e delle due priorità orizzontali, nonché per l'attuazione di tratte specifiche del corridoio di trasporto europeo o per l'attuazione di requisiti specifici dell'infrastruttura di trasporto del corridoio di trasporto europeo o delle priorità orizzontali. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea, del 13 aprile 2016 (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).

<sup>22</sup> Regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 febbraio 2021, che istituisce uno strumento di sostegno tecnico (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 1).

<sup>23</sup> 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

- (78) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, in particolare l'istituzione e lo sviluppo coordinati della rete transeuropea dei trasporti, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, in ragione della necessità di coordinamento, essere conseguiti meglio a livello dell'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.
- (79) È necessario modificare il regolamento (UE) 2021/1153 al fine di adattarne le disposizioni in considerazione dell'integrazione dei corridoi della rete centrale nei corridoi di trasporto europei. La definizione e il tracciato dei corridoi di trasporto europei saranno specificati nel presente regolamento e sostituiranno i corridoi della rete centrale quali definiti nel suddetto regolamento.
- (80) È necessario modificare il regolamento (UE) n. 913/2010 al fine di adattarne le disposizioni in considerazione dell'integrazione dei corridoi ferroviari merci nei corridoi di trasporto europei.
- (81) Il regolamento (UE) n. 1315/2013 dovrebbe essere abrogato,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPO I**

### ***PRINCIPI GENERALI***

#### *Articolo 1*

##### **Oggetto**

1. Il presente regolamento stabilisce orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti costituita da una rete globale, da una rete centrale e da una rete centrale estesa le ultime due delle quali sono istituite sulla base della rete globale.
2. Il presente regolamento individua:
  - (a) corridoi di trasporto europei che rivestono la più alta importanza strategica sulla base delle tratte prioritarie della rete transeuropea dei trasporti;
  - (b) progetti di interesse comune, e specifica i requisiti da rispettare per lo sviluppo e l'attuazione dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti.
3. Il presente regolamento stabilisce le priorità per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e prevede misure per la sua attuazione.

---

dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).



## *Articolo 2*

### **Ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento si applica alla rete transeuropea dei trasporti illustrata nelle mappe di cui all'allegato I. La rete transeuropea dei trasporti comprende le infrastrutture di trasporto, che includono l'infrastruttura per la diffusione dei combustibili alternativi, i sistemi TIC per i trasporti e misure che promuovono la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura e rendono possibili l'istituzione e il funzionamento di servizi di trasporto efficienti e sostenibili.
2. L'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti è costituita dall'infrastruttura per il trasporto ferroviario, il trasporto per vie navigabili interne, il trasporto marittimo, il trasporto stradale, il trasporto aereo, il trasporto multimodale e il trasporto presso i nodi urbani, di cui alle pertinenti sezioni dei capi II, III e IV.

## *Articolo 3*

### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- (a) "progetto di interesse comune": un progetto realizzato a norma del presente regolamento;
- (b) "paese vicino": un paese che rientra nell'ambito di applicazione della politica europea di vicinato, della politica di allargamento, dello Spazio economico europeo, dell'Associazione europea di libero scambio o dell'accordo sugli scambi e la cooperazione UE-Regno Unito;
- (c) "regione NUTS": una regione definita nella nomenclatura delle unità territoriali per la statistica;
- (d) "tratta transfrontaliera": la tratta che assicura la continuità di un progetto di interesse comune su entrambi i lati della frontiera, tra i nodi urbani più vicini alla frontiera di due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese vicino;
- (e) "strozzatura": barriera fisica, tecnica, funzionale, operativa o amministrativa che comporta un'interruzione in un sistema, compromettendo la continuità dei flussi a lunga distanza o transfrontalieri;
- (f) "nodo urbano": un'area urbana nella quale elementi dell'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti, come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, terminali autobus, piattaforme e strutture logistiche nonché terminali merci, sia interni che circostanti all'area urbana, sono collegati con altri elementi di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale;
- (g) "rete isolata": la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea (1 435 mm), 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;
- (h) "gestore dell'infrastruttura": qualsiasi organo o impresa responsabile in particolare della realizzazione o della manutenzione di un'infrastruttura di trasporto, compresa la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura;

- (i) "trasporto multimodale": trasporto di passeggeri o merci o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto;
- (j) "servizi digitali di mobilità multimodale": i servizi definiti all'articolo 4 della direttiva (UE) [...] sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti<sup>24</sup>;
- (k) "interoperabilità": la capacità, comprese tutte le condizioni regolamentari, tecniche e operative, dell'infrastruttura, compresa l'infrastruttura digitale in un segmento o modo di trasporto, di consentire flussi sicuri e ininterrotti di traffico e di informazioni, atti a conseguire i livelli di rendimento richiesti per detto segmento o modo dell'infrastruttura;
- (l) "nodo passeggeri multimodale": un punto di collegamento tra almeno due modi di trasporto per passeggeri, nel contesto del quale sono garantite informazioni di viaggio, l'accesso ai trasporti pubblici e i trasferimenti tra modi di trasporto, compresi i parcheggi di scambio e i modi attivi, e che funge da interfaccia tra nodi urbani e reti di trasporto a più lungo raggio;
- (m) "terminale merci multimodale": struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto o tra due sistemi ferroviari diversi e per il deposito temporaneo delle merci, ad esempio i terminali presso porti interni o marittimi, lungo vie navigabili interne e presso aeroporti, come pure i terminali ferroviario-stradali, comprese le piattaforme logistiche multimodali di cui al regolamento (UE) 2021/1153;
- (n) "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;
- (o) "piano urbano di mobilità sostenibile" (PUMS): documento per la pianificazione strategica della mobilità, volto a migliorare l'accessibilità alla zona urbana funzionale (comprese le zone di pendolarismo) e la mobilità all'interno della stessa per le persone, le imprese e le merci;
- (p) "modi attivi": il trasporto di persone o merci, mediante mezzi non motorizzati, basati sull'attività motoria umana;
- (q) "sistemi TIC per i trasporti": sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e applicazioni che utilizzano tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione o del posizionamento/della localizzazione che consentono di trattare, conservare e scambiare i dati e le informazioni necessari per gestire con efficacia le infrastrutture, la mobilità e il traffico sulla rete transeuropea dei trasporti, segnalare informazioni pertinenti alle autorità e fornire servizi a valore aggiunto a cittadini, spedizionieri e operatori, compresi sistemi per un uso della rete resiliente, sicuro, ecologico ed efficiente sotto il profilo della capacità. Tali sistemi comprendono i sistemi, le tecnologie e i servizi di cui alle lettere da r) a x) e possono includere anche dispositivi di bordo con i corrispondenti componenti dell'infrastruttura;

---

<sup>24</sup> Direttiva 2021/... che riesamina la 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 trasporto (GU L [...]).

- (r) "sistema di trasporto intelligente" (ITS): un sistema definito all'articolo 4, punto 1, della 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 trasporto<sup>25</sup>.
- (s) "sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione" (VTMIS): sistemi impiegati 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 a lungo raggio delle navi (LRIT) e da sistemi radar costieri e radiocomunicazioni previsti dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>26</sup>, compresa l'integrazione dei sistemi nazionali di informazione di dati marittimi mediante SafeSeaNet;
- (t) "servizi d'informazione fluviale" (RIS): tecnologie di informazione e comunicazione sulle vie navigabili interne come definite all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>27</sup>;
- (u) "sistema di interfaccia unica marittima europea" (EMSWe): il quadro giuridico e tecnico per la trasmissione elettronica di informazioni in relazione agli obblighi di dichiarazione per gli scali nei porti dell'Unione, che consiste di una rete di interfacce uniche marittime nazionali e altri componenti armonizzati, come previsto nel regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>28</sup>;
- (v) "sistema di servizi di gestione del traffico aereo/navigazione aerea" (sistema ATM/ANS): sistemi e componenti utilizzati per la fornitura di servizi di gestione del traffico aereo o di servizi di navigazione aerea, o di entrambi;
- (w) "sistema europeo di gestione del traffico ferroviario" (ERTMS): il sistema definito al punto 2.2. dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione<sup>29</sup>;
- (x) "ERTMS radio": ERTMS di livello 2 o di livello 3 che utilizza la trasmissione radio per inviare al treno le autorizzazioni al movimento aa norma del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione<sup>30</sup>;
- (y) "sistemi di classe B": sistemi preesistenti di radiocomunicazione voce e di protezione del treno quali definiti al punto 2.2, dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione;

---

<sup>25</sup> 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 trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

<sup>26</sup> 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 (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

<sup>27</sup> 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 Comunità (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152).

<sup>28</sup> Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64).

<sup>29</sup> Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).

<sup>30</sup> Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).

- (z) "porto marittimo": una zona di terra e acqua munita di infrastrutture ed attrezzature idonee a consentire, principalmente, l'attracco di imbarcazioni e lo svolgimento delle relative operazioni di carico, scarico e deposito di merci, la ricezione e la consegna di tali merci e l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, membri dell'equipaggio e altre persone, e di ogni altra infrastruttura necessaria agli operatori di trasporto all'interno della zona portuale;
- aa) "trasporto marittimo a corto raggio": il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nelle acque geografiche degli Stati membri o tra porti situati nelle acque degli Stati membri e porti situati nelle acque di paesi terzi vicini con una linea costiera sui mari chiusi ai confini delle acque dell'Unione;
- ab) "informazioni elettroniche sul trasporto merci" (eFTI): la comunicazione elettronica delle informazioni regolamentari tra gli operatori economici e le autorità competenti conformemente al regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>31</sup>;
- ac) "cielo unico europeo": le procedure stabilite a norma dei regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio (CE) n. 549/2004<sup>32</sup>, (CE) n. 550/2004<sup>33</sup>, (CE) n. 551/2004<sup>34</sup> e (UE) 2018/1139<sup>35</sup> volte a rafforzare le norme in materia di sicurezza del traffico aereo, a contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo nonché a migliorare le prestazioni complessive dei servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo per il traffico aereo generale;
- ad) "vertiporto": una zona utilizzata per l'atterraggio e il decollo di aeromobili a decollo e atterraggio verticali (VTOL, *vertical take-off and landing*);
- ae) "cosmodromo": un'installazione per il collaudo e il lancio di veicoli spaziali;
- af) "progetto SESAR": un progetto del programma di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo, il pilastro tecnologico del quadro del cielo unico europeo dell'Europa;
- ag) "progetto Ferrovie europee": un progetto dell'impresa comune "Ferrovie europee" o di quella precedente, Shift2Rail;
- ah) "piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo": lo strumento principale di pianificazione per la modernizzazione della gestione del traffico aereo

---

<sup>31</sup> Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

<sup>32</sup> 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") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1).

<sup>33</sup> 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") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10).

<sup>34</sup> 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") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).

<sup>35</sup> Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

che definisce le priorità di sviluppo e attuazione necessarie per realizzare il SESAR, come approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio<sup>36</sup>;

- ai) "governance del trasporto ferroviario di merci": gli organi di governance di cui all'articolo 8 del regolamento (UE) n. 913/2010;
- aj) "manutenzione": attività che devono essere intraprese regolarmente, periodicamente o in situazioni di emergenza al fine di poter utilizzare il bene durante il suo ciclo di vita utile previsto con lo stesso livello di servizio e sicurezza, in linea con il presente regolamento;
- ak) "analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico": una valutazione quantitativa ex ante, effettuata sulla base di una metodologia riconosciuta, del valore di un progetto, che tiene conto di tutti i costi e i benefici pertinenti sul piano sociale, economico, climatico e ambientale. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente si basa sulla valutazione di impatto ambientale effettuata a norma della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>37</sup>;
- al) "combustibili alternativi": combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, punto 3, del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
- am) "area di parcheggio sicura e protetta": un'area di parcheggio accessibile ai conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri, che soddisfa i requisiti di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>38</sup> e che è stata certificata secondo le norme e le procedure dell'Unione, a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 2, del medesimo regolamento;
- an) "sistema di pesatura in movimento": un sistema automatico installato sull'infrastruttura stradale con l'obiettivo di individuare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che potrebbero aver superato i limiti di peso pertinenti, conformemente alla direttiva 96/53/CE dell'Unione europea Parlamento e del Consiglio<sup>39</sup>.

#### *Articolo 4*

### **Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti**

1. L'obiettivo generale dello sviluppo della rete transeuropea è creare un'unica rete multimodale a livello di Unione che presenti elevati standard di qualità.

---

<sup>36</sup> Decisione 2009/320/CE del Consiglio, del 30 marzo 2009, che approva il piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo del progetto di ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR) (GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41).

<sup>37</sup> Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 26 del 28.1.2002, pag. 1).

<sup>38</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

<sup>39</sup> Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

2. La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti sostenibile, efficiente, resiliente, che aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:
- (a) la sostenibilità, attraverso:
    - i) la promozione della mobilità a emissioni zero in linea con i pertinenti obiettivi dell'Unione in materia di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
    - ii) la possibilità di ricorrere maggiormente a modi di trasporto più sostenibili, anche sviluppando ulteriormente una rete ferroviaria a lunga distanza ad alta velocità per il trasporto di passeggeri e una rete ferroviaria per il trasporto di merci pienamente interoperabile, nonché una rete affidabile per il trasporto per vie navigabili interne e per il trasporto marittimo a corto raggio in tutta l'Unione;
    - iii) una maggiore protezione dell'ambiente;
    - iv) una riduzione dei costi esterni, compresi quelli relativi all'ambiente, alla sanità, alla congestione e agli incidenti;
    - v) una maggiore sicurezza energetica;
  - (b) la coesione, attraverso:
    - i) l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, insulari, periferiche e montane, nonché le zone scarsamente popolate;
    - ii) la riduzione del divario esistente fra Stati membri a livello di qualità dell'infrastruttura;
    - iii) tanto per il traffico passeggeri quanto per quello merci, il coordinamento e l'interconnessione efficienti tra le infrastrutture di trasporto per il traffico a lunga distanza, da un lato, e il traffico regionale e locale e i servizi di trasporto presso i nodi urbani, dall'altro;
    - iv) un'infrastruttura di trasporto che rispecchia le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata di tutte le regioni europee;
  - (c) l'efficienza, attraverso:
    - i) la rimozione delle strozzature dell'infrastruttura 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 tra di essi;
    - ii) l'eliminazione di strozzature funzionali, amministrative, tecniche e operative dell'interoperabilità, comprese le carenze in materia di digitalizzazione;
    - iii) l'interoperabilità di reti di trasporto nazionali, regionali e locali;
    - iv) l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto, anche nei nodi urbani;

- v) la promozione di trasporti economicamente efficienti e di alta qualità, che contribuiscano a una crescita economica e a una competitività maggiori;
  - vi) un uso più efficiente dell'infrastruttura nuova ed esistente in esercizio;
  - vii) l'applicazione efficace in termini di costi di concetti operativi e tecnologici innovativi;
- (d) maggiori benefici per tutti gli utenti, attraverso:
- i) la garanzia dell'accessibilità e del soddisfacimento delle esigenze di mobilità e trasporto degli utenti, tenendo conto in particolare delle esigenze delle persone in situazioni di vulnerabilità, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta e le persone che vivono in regioni remote, incluse le regioni ultraperiferiche e le isole;
  - ii) la garanzia di norme sicure e di elevata qualità, compresa la qualità dei servizi erogati agli utenti, tanto per il trasporto di passeggeri quanto per quello di merci;
  - iii) l'istituzione di requisiti di infrastruttura, in particolare nel settore dell'interoperabilità, della sicurezza e della protezione, che garantiscano la qualità, l'efficienza e la sostenibilità di servizi di trasporto accessibili, anche in termini di costo;
  - iv) il sostegno a una mobilità adatta al contesto dei cambiamenti climatici e resiliente nei confronti dei rischi naturali e dei disastri provocati dall'uomo, nonché la garanzia dell'attuazione efficiente e rapida di servizi di emergenza e di soccorso, anche per le persone con disabilità o a mobilità ridotta;
  - v) la garanzia della resilienza dell'infrastruttura, in particolare sulle tratte transfrontaliere;
  - vi) l'offerta di soluzioni di trasporto alternative, anche su altri modi di trasporto, in caso di perturbazioni della rete.

#### *Articolo 5*

#### **Rete efficiente sotto il profilo delle risorse e protezione dell'ambiente**

1. La rete transeuropea dei trasporti è pianificata, sviluppata e gestita in modo efficiente sotto il profilo delle risorse, nel rispetto dei requisiti ambientali applicabili a livello di Unione e nazionale, attraverso:
  - (a) lo sviluppo di infrastrutture nuove, il miglioramento e la manutenzione dell'infrastruttura di trasporto esistente, in particolare includendo la manutenzione durante il ciclo di vita dell'infrastruttura nella fase di pianificazione della costruzione o del miglioramento dell'infrastruttura e mantenendo l'infrastruttura operativa;
  - (b) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture;
  - (c) la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi;

- (d) la diffusione di tecnologie nuove e sistemi TIC per i trasporti per preservare o migliorare le prestazioni dell'infrastruttura;
  - (e) l'ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura, in particolare attraverso una gestione efficiente della capacità e del traffico;
  - (f) la presa in considerazione delle possibili sinergie con altre reti, in particolare le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni;
  - (g) lo sviluppo di infrastrutture ecologiche, sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici progettate per ridurre al minimo gli impatti avversi sulla salute dei cittadini che vivono nelle aree circostanti la rete e sull'ambiente, nonché il degrado degli ecosistemi;
  - (h) un'adeguata considerazione della resilienza della rete dei trasporti e della sua infrastruttura per quanto riguarda i cambiamenti climatici, i rischi naturali e i disastri provocati dall'uomo, nonché le perturbazioni intenzionali, al fine di far fronte a tali sfide;
  - (i) la resilienza dell'infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere, garantendo una risposta e una ripresa rapide in caso di perturbazioni del traffico.
2. Nel pianificare e nello sviluppare la rete transeuropea dei trasporti, gli Stati membri possono adeguare il tracciato dettagliato della rotta delle tratte entro i limiti di cui all'articolo 56, paragrafo 1, lettera e), tenendo conto delle circostanze particolari nelle varie parti dell'Unione, quali le caratteristiche topografiche delle regioni interessate e le considerazioni ambientali, garantendo nel contempo il rispetto del presente regolamento.
3. Le valutazioni ambientali di piani e progetti sono effettuate in conformità della direttiva 92/43/CEE del Consiglio<sup>40</sup> e delle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/60/CE<sup>41</sup>, 2001/42/CE<sup>42</sup>, 2002/49/CE<sup>43</sup>, 2009/147/CE<sup>44</sup> e 2011/92/UE<sup>45</sup>. Per i progetti di interesse comune per i quali la valutazione ambientale non è stata ancora effettuata alla data di entrata in vigore del presente regolamento, tale valutazione dovrebbe comprendere anche la valutazione del rispetto del principio "non arrecare un danno significativo".

---

<sup>40</sup> Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7).

<sup>41</sup> Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1).

<sup>42</sup> Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30).

<sup>43</sup> Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).

<sup>44</sup> Direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (GU L 20 del 26.1.2010, pag. 7).

<sup>45</sup> Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 26 del 28.1.2012, pag. 1).



## *Articolo 6*

### **Sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti**

1. La rete transeuropea dei trasporti è sviluppata gradualmente in tre fasi: completamento di una rete centrale entro il 31 dicembre 2030, di una rete centrale estesa entro il 31 dicembre 2040 e della rete globale entro il 31 dicembre 2050. Tale obiettivo viene conseguito in particolare mediante l'attuazione di una struttura per tale rete con un approccio metodologico coerente e trasparente, comprendente una rete globale, una rete centrale e una rete centrale estesa, con nodi di trasporto e urbani come punti di collegamento tra il traffico di lungo raggio e le reti di trasporto regionali e locali.
2. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale.
3. La rete centrale e la rete centrale estesa consistono di quelle parti della rete transeuropea dei trasporti il cui sviluppo è prioritario ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

## *Articolo 7*

### **Corridoi di trasporto europei**

I corridoi di trasporto europei consistono delle parti della rete transeuropea dei trasporti che rivestono la più alta importanza strategica per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri sostenibili e multimodali in Europa, nonché per lo sviluppo di infrastrutture interoperabili di qualità elevata e dalle prestazioni operative elevate.

## *Articolo 8*

### **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, l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto esistenti oppure attraverso misure che promuovono l'uso efficiente della rete sotto il profilo delle risorse.
2. Un progetto di interesse comune:
  - (a) contribuisce al raggiungimento degli obiettivi che rientrano in almeno due delle quattro categorie di cui all'articolo 4;
  - (b) ha una sostenibilità economica sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico;
  - (c) dimostra di possedere un valore aggiunto europeo.
3. Un progetto di interesse comune comprende il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità e le procedure per l'ottenimento di permessi, la costruzione, la gestione e la valutazione.
4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i progetti vengano realizzati in conformità del pertinente diritto dell'Unione e nazionale, in particolare degli atti giuridici dell'Unione in materia di ambiente, protezione del clima, sicurezza, protezione, concorrenza, aiuti di Stato, appalti pubblici, sanità pubblica e accessibilità, nonché della legislazione in materia di non discriminazione.

5. La Commissione può richiedere agli Stati membri, mediante un atto di esecuzione, di istituire un'entità unica per la costruzione e la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri di interesse comune. Il coordinatore europeo competente gode dello status di osservatore in seno al consiglio di amministrazione o al consiglio di vigilanza, o ad entrambi, di detta entità unica.

#### *Articolo 9*

### **Cooperazione con paesi terzi**

1. L'Unione può cooperare con paesi vicini al fine di collegare la rete transeuropea dei trasporti con le loro reti infrastrutturali in modo da rafforzare la crescita economica e la competitività, e in particolare al fine di:
- (a) promuovere l'estensione della politica della rete transeuropea dei trasporti ai paesi terzi;
  - (b) assicurare il collegamento tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti di trasporto dei paesi terzi ai valichi di frontiera, al fine di garantire flussi di traffico continui, verifiche di frontiera, sorveglianza di frontiera e altre procedure di controllo alla frontiera;
  - (c) completare le infrastrutture di trasporto dei paesi terzi che fungono da collegamento fra sezioni della rete transeuropea dei trasporti situate nell'Unione;
  - (d) promuovere l'interoperabilità tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti dei paesi terzi;
  - (e) facilitare il trasporto marittimo e promuovere le rotte del trasporto marittimo a corto raggio con i paesi terzi;
  - (f) facilitare il trasporto per vie navigabili interne con i paesi terzi;
  - (g) facilitare il trasporto aereo con i paesi terzi, al fine di 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;
  - (h) collegare e implementare sistemi TIC per i trasporti in tali paesi.
2. L'allegato IV comprende le mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti estesa a specifici paesi vicini, nelle quali sono specificate, ove applicabile, una rete centrale e una rete globale secondo i criteri di cui al presente regolamento.

## **CAPO II**

### ***DISPOSIZIONI GENERALI***

#### *Articolo 10*

### **Disposizioni generali per la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale**

1. La rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale:

- (a) sono specificate nelle mappe di cui all'allegato I e negli elenchi di cui all'allegato II;
  - (b) sono ulteriormente specificate attraverso la descrizione dei componenti dell'infrastruttura;
  - (c) soddisfano i requisiti relativi alle infrastrutture di trasporto stabiliti nel presente capo e nei capi III e IV;
  - (d) costituiscono la base per l'individuazione di progetti di interesse comune.
2. La rete centrale e la rete centrale estesa consistono di quelle parti della rete globale il cui sviluppo è prioritario ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica della rete transeuropea dei trasporti. I riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) 2021/1153 si intendono come comprensivi della "rete centrale estesa" quale definita nel presente regolamento. I riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] si intendono fatti alla "rete centrale" quale definita nel presente regolamento. I riferimenti alla "rete globale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] si intendono fatti alla "rete centrale estesa" e alla "rete globale" quali definite nel presente regolamento.
3. I nodi della rete figurano nell'allegato II e comprendono nodi urbani, aeroporti, porti marittimi e interni e terminali ferroviario-stradali.
4. Gli Stati membri adottano misure adeguate affinché la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale siano sviluppate in modo da conformarsi alle pertinenti disposizioni del presente regolamento entro le date specificate all'articolo 6, paragrafo 1, salvo diversamente specificato nel presente regolamento.

#### *Articolo 11*

##### **Disposizioni generali per i corridoi di trasporto europei**

1. I corridoi di trasporto europei sono specificati nelle mappe di cui all'allegato III.
2. Gli Stati membri adottano misure adeguate affinché i corridoi di trasporto europei siano sviluppati in modo da conformarsi alle disposizioni del presente regolamento, entro il 31 dicembre 2030 per la loro infrastruttura che fa parte della rete centrale, salvo diversa indicazione, ed entro il 31 dicembre 2040 per la loro infrastruttura che fa parte della rete centrale estesa, salvo diversa indicazione.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 60 del presente regolamento per modificare il tracciato dei corridoi di trasporto europei di cui all'allegato III del presente regolamento, al fine di tenere conto, in particolare, dell'evoluzione dei flussi commerciali principali e del traffico o di modifiche sostanziali della rete.

#### *Articolo 12*

##### **Priorità generali per la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale**

1. Nello sviluppo della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale si dà priorità generale alle misure necessarie per:

- (a) aumentare l'attività di trasporto merci e passeggeri di modi di trasporto più sostenibili in un'ottica di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra generate dai trasporti;
  - (b) garantire una maggiore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'Unione, tenendo conto della coesione territoriale e sociale, nonché del caso specifico delle regioni ultraperiferiche e di altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose, nonché delle zone scarsamente popolate;
  - (c) garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi;
  - (d) realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle tratte transfrontaliere;
  - (e) realizzare l'infrastruttura necessaria che assicuri una circolazione senza soluzione di continuità di veicoli a emissioni zero;
  - (f) promuovere l'utilizzo efficiente e sostenibile dell'infrastruttura e, ove necessario, aumentare la capacità;
  - (g) mantenere operative le infrastrutture esistenti e migliorarne o preservarne la qualità in termini di sicurezza, protezione, efficienza del sistema di trasporto e delle operazioni di trasporto, resilienza ai cambiamenti climatici e alle catastrofi, prestazioni ambientali e continuità dei flussi di traffico;
  - (h) migliorare la qualità dei servizi e le condizioni sociali per i lavoratori dei trasporti e l'accessibilità per tutti gli utenti, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta e altre persone in situazioni di vulnerabilità;
  - (i) implementare e diffondere i sistemi TIC per i trasporti.
2. Al fine di integrare le misure di cui al paragrafo 1, si dedica un'attenzione particolare alle misure necessarie per:
- (a) contribuire alla riduzione delle emissioni generate dai trasporti e all'aumento della sicurezza energetica promuovendo l'uso di veicoli e navi a emissioni zero e di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, attraverso la realizzazione della corrispondente infrastruttura per i combustibili alternativi;
  - (b) mitigare l'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;
  - (c) rimuovere gli ostacoli amministrativi, tecnici e operativi, in particolare quelli relativi all'interoperabilità della rete transeuropea di trasporti;
  - (d) ottimizzare l'uso dell'infrastruttura, in particolare attraverso una gestione efficiente della capacità, la gestione del traffico e prestazioni operative migliori.

### *Articolo 13*

#### **Priorità generali per i corridoi di trasporto europei**

Nello sviluppo dei corridoi di trasporto europei si dà priorità generale alle misure necessarie per:

- (a) lo sviluppo di una rete ferroviaria per il trasporto di merci ad alte prestazioni e pienamente interoperabile in tutta l'Unione;

- (b) lo sviluppo di una rete ferroviaria per il trasporto passeggeri ad alte prestazioni, pienamente interoperabile e ad alta velocità, che colleghi i nodi urbani in tutta l'Unione;
- (c) lo sviluppo di un sistema infrastrutturale senza soluzione di continuità per le vie navigabili interne, il trasporto aereo e il trasporto marittimo;
- (d) lo sviluppo di una rete stradale sicura e protetta, con infrastrutture sufficienti per i combustibili alternativi;
- (e) lo sviluppo di soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili migliorate;
- (f) l'integrazione intermodale dell'intera catena logistica, interconnessa efficacemente nei nodi di trasporto e urbani;
- (g) la realizzazione dell'infrastruttura necessaria ad assicurare una circolazione senza soluzione di continuità di veicoli a emissioni zero.

### **CAPO III**

#### ***DISPOSIZIONI SPECIFICHE***

##### ***SEZIONE 1***

###### ***Infrastruttura del trasporto ferroviario***

###### ***Articolo 14***

###### **Componenti dell'infrastruttura**

1. L'infrastruttura del trasporto ferroviario comprende in particolare:
  - (a) linee ferroviarie, comprensive di:
    - i) binari;
    - ii) punti;
    - iii) passaggi a livello;
    - iv) binari di manovra;
    - v) gallerie;
    - vi) ponti;
    - vii) infrastrutture che mitigano l'impatto sull'ambiente;
  - (b) 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;
  - (c) impianti di servizio ferroviari diversi dalle stazioni passeggeri, quali definiti all'articolo 3, punto 11, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e

del Consiglio<sup>46</sup>, in particolare scali di smistamento, aree di composizione dei treni, aree di manovra, aree di deposito, centri di manutenzione, altre infrastrutture tecniche quali quelle di pulizia e di lavaggio, impianti e attrezzature di soccorso e impianti di rifornimento di combustibile; comprende altresì impianti automatici per il cambio dello scartamento;

- (d) le vie di accesso ferroviarie e i collegamenti ferroviari dell'ultimo miglio ai terminali merci multimodali collegati su rotaia, anche presso porti interni e marittimi e aeroporti, nonché gli impianti di servizio ferroviari;
  - (e) il controllo-comando e il segnalamento a terra;
  - (f) le infrastrutture energetiche a terra;
  - (g) le attrezzature connesse;
  - (h) i sistemi TIC per i trasporti.
2. L'attrezzatura tecnica connessa 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 e nei terminali, nonché tecnologie innovative nella loro fase di diffusione.

#### *Articolo 15*

##### **Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale**

1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura ferroviaria della rete globale:
- (a) sia conforme alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>47</sup> e alle sue misure di attuazione, allo scopo di assicurare l'interoperabilità della rete globale;
  - (b) sia conforme ai requisiti delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) adottate a norma degli articoli 4 e 5 della direttiva (UE) 2016/797, secondo la procedura di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettere b), c), d) ed e) di detta direttiva;
  - (c) soddisfi i requisiti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi].
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, l'infrastruttura ferroviaria della rete globale, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d):
- (a) sia completamente elettrificata, sia in termini di binari che di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra;
  - (b) assicuri uno scartamento nominale per le nuove linee ferroviarie pari a 1 435 mm tranne nei casi in cui la nuova linea è un'estensione di una rete avente uno scartamento diverso e che è separata dalle principali linee ferroviarie dell'Unione;

---

<sup>46</sup> Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

<sup>47</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

- (c) consenta, senza autorizzazioni speciali, un carico per asse di almeno 22,5 tonnellate;
  - (d) consenta, senza autorizzazioni speciali, la circolazione di treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m (comprese le locomotive). Questo requisito si considera soddisfatto se sono soddisfatte almeno le condizioni seguenti:
    - i) sulle linee a doppio binario, almeno il 50 % delle tracce ferroviarie per treni merci e non meno di due tracce ferroviarie per ora e per direzione possono essere assegnate a treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m;
    - ii) sulle linee a binario unico, almeno una traccia ferroviaria per ogni due ore e per direzione può essere assegnata a treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m;
  - (e) è idonea almeno al profilo P400 conformemente al punto 1.1.1.1.3.5 della tabella 1 nell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2019/777<sup>48</sup> della Commissione, senza alcun requisito aggiuntivo di autorizzazione speciale per la fornitura dei servizi.
3. Si applicano le esenzioni seguenti:
- (a) le reti isolate sono esentate dal rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2, lettere a), c), d) ed e);
  - (b) su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere altre esenzioni per i requisiti di cui al paragrafo 2 mediante atti di esecuzione. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità. Le esenzioni rispettano i requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>49</sup> e sono coordinate e concordate con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi, ove applicabile.

### *Articolo 16*

#### **Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete centrale e la rete centrale estesa**

1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale e della rete centrale estesa sia conforme all'articolo 15, paragrafo 1.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d):
  - (a) soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere da a) a e), e di una velocità minima prevalente operativa della linea pari a 100 km/h per i treni merci sulle linee merci della rete centrale estesa;

<sup>48</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE (GU L 139I del 27.5.2019, pag. 312).

<sup>49</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

- (b) soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), sulle linee passeggeri della rete centrale estesa;
- (c) consenta una velocità minima prevalente della linea pari a 160 km/h per i treni passeggeri sulle linee passeggeri della rete centrale estesa.

Nel costruire o nell'ammodernare una linea passeggeri della rete centrale estesa o di sue tratte, gli Stati membri effettuano uno studio per analizzare la fattibilità e la rilevanza economica di velocità più elevate e costruiscono o ammodernano la linea in questione secondo tale velocità più elevata se la fattibilità e la rilevanza economica corrispondenti sono dimostrate.

- 3. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d):
  - (a) soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere da a) a d), e di una velocità minima prevalente operativa della linea pari a 100 km/h per i treni merci sulle linee merci della rete centrale;
  - (b) soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), sulle linee passeggeri della rete centrale.
- 4. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d):
  - (a) soddisfi il requisito di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera e), sulle linee merci della rete centrale;
  - (b) soddisfi il requisito di cui al paragrafo 2, lettera c), sulle linee passeggeri della rete centrale.
- 5. Si applicano le esenzioni seguenti:
  - (a) le reti isolate sono esentate dal rispetto dei requisiti di cui ai paragrafi 2, 3 e 4;
  - (b) su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere altre esenzioni per i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 4 mediante atti di esecuzione. Qualsiasi esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità. Le esenzioni rispettano i requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797 e sono coordinate e concordate con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi, ove applicabile.

### *Articolo 17*

#### **Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario**

- 1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, sull'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa e della rete globale, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d):
  - (a) sia installato l'ERTMS;
  - (b) i sistemi di classe B siano dismessi.



2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 1, lettera a).
3. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), soddisfi il requisito di cui al paragrafo 1, lettera b).
4. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), sia dotata di ERTMS radio.
5. Gli Stati membri provvedono affinché a decorrere dal 31 dicembre 2025, sull'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), in caso di costruzione di una nuova linea o di ammodernamento del sistema di segnalamento sia impiegato l'ERTMS radio.
6. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere esenzioni per i requisiti di cui ai paragrafi da 1 a 5 mediante atti di esecuzione. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità. Le esenzioni rispettano i requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>50</sup> e sono coordinate e concordate con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi, ove applicabile.

### *Articolo 18*

#### **Requisiti operativi per i corridoi di trasporto europei**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, la qualità dei servizi forniti dai gestori dell'infrastruttura alle imprese ferroviarie, i requisiti tecnici e operativi per l'uso dell'infrastruttura e le procedure relative ai controlli alle frontiere non impediscano, per quanto riguarda le prestazioni operative dei servizi ferroviari per il trasporto di merci lungo le linee ferroviarie di trasporto merci dei corridoi di trasporto europei, il conseguimento dei valori obiettivo seguenti:
  - (a) per ciascuna tratta transfrontaliera interna all'Unione, il tempo di stazionamento di tutti i treni merci che attraversano la frontiera non supera in media i 15 minuti. Con "tempo di stazionamento di un treno su una tratta transfrontaliera" si intende il tempo di transito aggiuntivo totale che può essere attribuito all'esistenza del valico di frontiera, indipendentemente dalle cause sottostanti, quali controlli alla frontiera da parte della polizia e procedure o considerazioni di carattere infrastrutturale, operativo, tecnico e amministrativo, senza tener conto del tempo non imputabile al valico di frontiera, quale quello dedicato a procedure operative svolte in strutture ubicate in prossimità del valico di frontiera ma non ad esso intrinsecamente connesse;

---

<sup>50</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

- (b) almeno il 90 % dei treni merci che attraversano almeno una frontiera di un corridoio di trasporto europeo giunge a destinazione, o alla frontiera esterna dell'Unione qualora la sua destinazione sia al di fuori dell'Unione, all'orario previsto o con un ritardo inferiore a 30 minuti.
2. Gli Stati membri modificano, se opportuno, i contratti di cui all'articolo 30 della direttiva 2012/34/UE e adottano misure adeguate conformemente al regolamento (UE) n. 913/2010 per rispettare i valori obiettivo di cui al paragrafo 1, lettere a) e b).

#### *Articolo 19*

#### **Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria**

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura ferroviaria e oltre alle priorità generali di cui agli articoli 12 e 13 è prestata attenzione agli aspetti seguenti:

- (a) mitigazione dell'impatto del rumore e delle vibrazioni causati dal trasporto ferroviario, in particolare attraverso misure relative al materiale rotabile e alle infrastrutture, incluse barriere di protezione acustica;
- (b) miglioramento della sicurezza dei passaggi a livello;
- (c) se opportuno, collegamento dell'infrastruttura del trasporto ferroviario con l'infrastruttura dei porti delle vie navigabili interne;
- (d) previa analisi dei costi e dei benefici socioeconomici, sviluppo di infrastrutture per treni di lunghezza superiore a 740 m e fino a 1500 m e con carico per asse pari a 25,0 t durante la costruzione e l'ammodernamento di linee ferroviarie rilevanti per il traffico merci;
- (e) sviluppo e applicazione di tecnologie innovative per le ferrovie, sulla base in particolare del lavoro delle imprese comuni "Shift2Rail" e "Ferrovie europee", segnatamente il controllo automatico del movimento dei treni, la gestione avanzata del traffico, la connettività digitale per i passeggeri basata sull'ERTMS e accoppiamenti automatici digitali, nonché connettività 5G;
- (f) nel costruire o nell'ammodernare l'infrastruttura ferroviaria, garanzia della continuità e dell'accessibilità dei percorsi pedonali e ciclabili al fine di promuovere modi di trasporto attivi;
- (g) sviluppo di tecnologie innovative relative ai combustibili alternativi per le ferrovie, quali l'idrogeno per le tratte esentate dal requisito di elettrificazione.

## ***SEZIONE 2***

### ***INFRASTRUTTURA DI TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE***

#### *Articolo 20*

#### **Componenti dell'infrastruttura**

1. L'infrastruttura delle vie navigabili interne comprende in particolare:
- (a) fiumi;

- (b) canali;
  - (c) laghi;
  - (d) infrastrutture connesse come chiuse, elevatori, ponti, invasi e misure associate di prevenzione e mitigazione delle inondazioni e della siccità che possono produrre effetti positivi sulla navigazione interna;
  - (e) vie navigabili di accesso e collegamenti dell'ultimo miglio ai terminali merci multimodali collegati da vie navigabili interne, in particolare nei porti interni e marittimi;
  - (f) posti di ormeggio e sosta;
  - (g) porti interni, comprese le infrastrutture portuali di base sotto forma di bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti, recupero di terra e infrastrutture necessarie per le operazioni di trasporto all'interno e all'esterno della zona portuale;
  - (h) attrezzature connesse;
  - (i) sistemi TIC per i trasporti, compresi i RIS;
  - (j) connessioni di porti interni con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
  - (k) infrastrutture relative agli impianti per i combustibili alternativi come definiti nel regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
  - (l) infrastrutture necessarie per operazioni a rifiuti zero e misure di economia circolare.
2. Le attrezzature connesse alle vie navigabili interne possono includere le attrezzature per il carico e lo scarico delle merci e il loro deposito nei porti interni. Le attrezzature connesse possono comprendere in particolare sistemi propulsivi e operativi che riducono i livelli di inquinamento, ad esempio idrico e atmosferico, il consumo energetico e l'intensità di carbonio. Esse possono altresì comprendere gli impianti di raccolta dei rifiuti, gli impianti di fornitura di elettricità da terra, le infrastrutture per altri combustibili alternativi per la fornitura e la generazione e gli impianti di raccolta degli oli usati, come pure dispositivi rompighiaccio, attrezzature per servizi idrologici e per il dragaggio del tratto navigabile, del porto e degli accessi al porto per garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno.
3. Un porto interno fa parte della rete globale se soddisfa le condizioni seguenti:
- (a) presenta un volume di trasbordo merci annuo superiore a 500 000 tonnellate. Il volume totale annuo del trasbordo merci si basa sulla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;
  - (b) è ubicato sulla rete delle vie navigabili interne della rete transeuropea dei trasporti.

### *Articolo 21*

#### **Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, i porti interni della rete globale:
  - (a) siano collegati all'infrastruttura stradale o ferroviaria;

- (b) offrano almeno un terminale merci multimodale aperto a tutti gli operatori e a tutti gli utenti in modo non discriminatorio e che applichi tariffe trasparenti e non discriminatorie;
  - (c) siano dotati di impianti destinati a migliorare le prestazioni ambientali delle navi nei porti, compresi impianti di raccolta, impianti di degasaggio, misure di riduzione del rumore e misure volte a ridurre l'inquinamento atmosferico e idrico.
2. Gli Stati membri provvedono affinché nei porti interni sia installata un'infrastruttura per i combustibili alternativi conformemente ai requisiti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi].

## *Articolo 22*

### **Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete centrale**

1. Gli Stati membri provvedono affinché i porti interni della rete centrale soddisfino i requisiti di cui all'articolo 21, paragrafo 1, lettere a) e b), entro il 31 dicembre 2030, e di cui all'articolo 21, paragrafo 1, lettera c), entro il 31 dicembre 2040.
2. Gli Stati membri provvedono affinché la rete delle vie navigabili interne, compresi i collegamenti di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettera e), sia sottoposta a manutenzione in maniera tale da consentire una navigazione efficiente, affidabile e sicura per gli utenti, garantendo requisiti e livelli di servizio minimi per le vie navigabili e impedendo il deterioramento di tali requisiti minimi o di uno qualsiasi dei loro criteri sottostanti definiti (stato di buona navigazione).
3. Gli Stati membri provvedono in particolare affinché:
  - (a) fiumi, canali, laghi, porti interni e le loro vie di accesso offrano una profondità del canale navigabile pari ad almeno 2,5 m e un'altezza minima sotto i ponti non apribili pari ad almeno 5,25 m a livelli d'acqua di riferimento definiti, che vengono superati in un numero definito di giorni l'anno secondo una media statistica.

I livelli d'acqua di riferimento sono stabiliti sulla base del numero di giorni l'anno nei quali il livello effettivo dell'acqua ha superato il livello d'acqua di riferimento specificato. La Commissione adotta atti di esecuzione che specificano i livelli d'acqua di riferimento di cui al comma precedente per ciascun bacino idrografico. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 3.

Nello specificare i livelli d'acqua di riferimento, la Commissione tiene conto dei requisiti stabiliti nelle convenzioni internazionali e negli accordi conclusi tra gli Stati membri.

- (b) Gli Stati membri pubblicano su un sito web accessibile al pubblico il numero di giorni l'anno di cui alla lettera a) durante i quali il livello effettivo dell'acqua supera o non raggiunge il livello d'acqua di riferimento specificato per la profondità del canale di navigazione, nonché i tempi di attesa medi a ciascuna chiusa;
- (c) gli operatori delle chiuse garantiscono che le stesse siano gestite e sottoposte a manutenzione in modo tale da ridurre al minimo i tempi di attesa;

- (d) fiumi, canali e laghi sono dotati di RIS per tutti i servizi conformemente alla direttiva 2005/44/CE<sup>51</sup>, in modo da garantire informazioni in tempo reale agli utenti oltre confine.
4. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere esenzioni dai requisiti minimi di cui al paragrafo 3, lettera a), mediante atti di esecuzione. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione delle limitazioni geografiche specifiche o delle limitazioni fisiche significative e/o dei potenziali impatti negativi sull'ambiente e sulla biodiversità.
- Il deterioramento dei requisiti minimi causato dall'azione umana diretta o dalla mancanza di diligenza nella manutenzione della rete delle vie navigabili interne non è considerato un caso che giustifica la concessione di un'esenzione.
- Agli Stati membri può essere concessa un'esenzione in caso di forza maggiore. Gli Stati membri ripristinano le condizioni di navigabilità allo stato precedente non appena la situazione lo consente.
- Qualsiasi richiesta di esenzione è coordinata e concordata con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi, ove applicabile.
5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono requisiti che integrano i requisiti minimi stabiliti conformemente al paragrafo 3, lettera a), secondo comma, per ciascun bacino idrografico. Tali requisiti possono riguardare in particolare:
- (a) parametri complementari per vie navigabili specifici per fiumi a corrente libera;
  - (b) specifiche per l'infrastruttura delle vie navigabili interne;
  - (c) specifiche per l'infrastruttura dei porti interni;
  - (d) servizi e posti di ormeggio adeguati per gli utenti commerciali;
  - (e) realizzazione di infrastrutture energetiche alternative per garantire l'accesso ai combustibili alternativi lungo tutti i corridoi;
  - (f) requisiti per applicazioni digitali della rete e processi di automazione;
  - (g) resilienza dell'infrastruttura ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali e ai disastri provocati dall'uomo o alle perturbazioni intenzionali;
  - (h) introduzione e promozione di nuove tecnologie e innovazione per combustibili energetici e sistemi di propulsione a zero emissioni di carbonio.
- Gli atti di esecuzione di cui al primo comma sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 3.
6. La Commissione garantisce un approccio coerente all'applicazione dello stato di buona navigazione nell'Unione e può adottare orientamenti al riguardo. Nello stabilire i requisiti minimi di cui alle lettere e) ed f), la Commissione garantisce che l'interoperabilità tra i bacini idrografici non sia compromessa.

---

<sup>51</sup> 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 Comunità (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152).

### *Articolo 23*

#### **Priorità aggiuntive 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 agli articoli 12 e 13 è prestata attenzione agli aspetti seguenti:

- (a) ove opportuno, raggiungimento di standard più elevati per la modernizzazione delle vie navigabili esistenti e la creazione di nuove vie navigabili, al fine di soddisfare la domanda del mercato;
- (b) misure di prevenzione e mitigazione contro inondazioni e siccità;
- (c) promozione di un trasporto per vie navigabili interne sostenibile, sicuro e protetto, anche all'interno di nodi urbani;
- (d) modernizzazione ed ampliamento della capacità dell'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno della zona portuale e al suo esterno;
- (e) promozione e sviluppo di misure volte a migliorare le prestazioni ambientali del trasporto per vie navigabili interne e delle infrastrutture di trasporto, comprese le navi a emissioni zero e a basse emissioni, nonché di misure volte a mitigare gli impatti sui corpi idrici e sulla biodiversità dipendente dalle acque, in conformità con i requisiti applicabili a norma del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali pertinenti.

## **SEZIONE 3**

### ***INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO MARITTIMO E SPAZIO MARITTIMO EUROPEO***

#### *Articolo 24*

##### **Componenti dell'infrastruttura**

1. Lo spazio marittimo europeo collega e integra le componenti marittime descritte al paragrafo 2 con la rete terrestre attraverso la creazione o il potenziamento di rotte del trasporto marittimo a corto raggio tra due o più porti marittimi sul territorio dell'Unione o tra uno o più porti sul territorio dell'Unione e un porto sul territorio di un paese terzo vicino avente una linea costiera sui mari chiusi ai confini delle acque dell'Unione, come pure attraverso lo sviluppo di porti marittimi sul territorio dell'Unione e dei loro collegamenti con l'entroterra per fornire un'integrazione efficiente, praticabile e sostenibile con altri modi di trasporto.
2. Lo spazio marittimo europeo è costituito da:
  - (a) l'infrastruttura del trasporto marittimo all'interno della zona portuale della rete centrale e della rete globale;
  - (b) azioni che apportano benefici di più ampia portata non connesse a porti specifici e che apportano ampi vantaggi allo spazio marittimo europeo e all'industria marittima, quali il sostegno a favore di attività che garantiscono la navigabilità durante tutto l'anno (attività rompighiaccio), i sistemi TIC per i trasporti e i rilevamenti idrografici.

3. L'infrastruttura del trasporto marittimo di cui al paragrafo 2, lettera a), comprende in particolare:
- (a) i porti marittimi, compresa l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno della zona portuale;
  - (b) le infrastrutture portuali di base quali bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra;
  - (c) i canali marittimi;
  - (d) ausili alla navigazione;
  - (e) accessi ai porti, tratti navigabili e chiuse;
  - (f) frangiflutti;
  - (g) i collegamenti dei porti alla rete transeuropea dei trasporti degli altri modi di trasporto;
  - (h) sistemi TIC per i trasporti, compresi i sistemi EMSWe e VTMISS;
  - (i) infrastrutture relative agli impianti per i combustibili alternativi come definiti nel regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
  - (j) le attrezzature connesse che possono comprendere, in particolare, attrezzature per la gestione del traffico e del carico merci, per la riduzione degli effetti negativi sull'ambiente, per il miglioramento dell'efficienza energetica, per la riduzione del rumore e per l'uso di combustibili alternativi, nonché attrezzature che assicurino la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, tra cui dispositivi rompighiaccio e attrezzature per indagini idrologiche, per il dragaggio principale e la protezione del porto e degli accessi al porto;
  - (k) infrastrutture necessarie per operazioni a rifiuti zero e misure di economia circolare.
4. Un porto marittimo fa parte della rete globale se è soddisfatta almeno una delle condizioni seguenti:
- (a) il suo volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1 % del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;
  - (b) il suo volume totale annuo delle merci, per le operazioni di movimentazione di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1 % del corrispondente volume totale annuo delle merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;
  - (c) è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale;
  - (d) è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.

## Articolo 25

### Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale

1. Gli Stati membri provvedono affinché:
  - (a) l'infrastruttura per i combustibili alternativi sia installata nei porti marittimi della rete globale nel pieno rispetto dei requisiti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
  - (b) i porti marittimi della rete globale siano dotati delle infrastrutture necessarie per migliorare le prestazioni ambientali delle navi nei porti, tra le quali figurano impianti di raccolta per il conferimento dei rifiuti dalle navi conformemente alla direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>52</sup>;
  - (c) i sistemi VTMISS e SafeSeaNet siano implementati conformemente alla direttiva 2002/59/CE;
  - (d) le interfacce uniche marittime nazionali siano implementate conformemente al regolamento (UE) 2019/1239.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050:
  - (a) i porti marittimi della rete globale siano collegati con l'infrastruttura stradale e ferroviaria e, ove possibile, delle vie navigabili interne, salvo ove limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative impediscano tale collegamento;
  - (b) i porti marittimi della rete globale che assicurano il traffico merci offrano almeno un terminale merci multimodale aperto a tutti gli operatori e a tutti agli utenti in modo non discriminatorio e che applichi tariffe trasparenti e non discriminatorie;
  - (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 che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 22;
  - (d) i porti marittimi della rete globale collegati alle vie navigabili interne siano dotati di capacità di movimentazione dedicata per le navi delle vie navigabili interne.
3. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere esenzioni dai requisiti minimi di cui al paragrafo 2 mediante atti di esecuzione. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione delle limitazioni geografiche specifiche o delle limitazioni fisiche significative e/o dei potenziali impatti negativi sull'ambiente e sulla biodiversità.

## Articolo 26

### Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete centrale

---

<sup>52</sup> Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116).



1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura del trasporto marittimo della rete centrale sia conforme all'articolo 25, paragrafo 1.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, l'infrastruttura del trasporto marittimo della rete centrale soddisfi i requisiti di cui all'articolo 25, paragrafo 2.
3. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere esenzioni dai requisiti minimi di cui al paragrafo 2 mediante atti di esecuzione. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione delle limitazioni geografiche specifiche o delle limitazioni fisiche significative e/o dei potenziali impatti negativi sull'ambiente e sulla biodiversità.

### *Articolo 27*

#### **Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura marittima**

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura marittima e oltre alle priorità generali di cui agli articoli 12 e 13 è prestata attenzione agli aspetti seguenti:

- (a) ammodernamento degli accessi marittimi, quali frangiflutti, canali marittimi, tratti navigabili, chiuse, dragaggi principali e ausili alla navigazione;
- (b) costruzione e ammodernamento delle infrastrutture portuali di base quali bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra;
- (c) miglioramento dei processi di digitalizzazione e automazione, in particolare nell'ottica di una sicurezza, una protezione e una sostenibilità maggiori;
- (d) introduzione e promozione di nuove tecnologie e innovazione per combustibili energetici e sistemi di propulsione a emissioni zero e a basse emissioni di carbonio;
- (e) miglioramento della resilienza delle catene logistiche e del commercio marittimo internazionale, anche in relazione all'adattamento ai cambiamenti climatici;
- (f) misure di riduzione del rumore e di efficienza energetica;
- (g) promozione di navi a emissioni zero e a basse emissioni che servono e gestiscono collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio e sviluppo di misure per migliorare le prestazioni ambientali del trasporto marittimo per l'ottimizzazione degli scali portuale o della catena di approvvigionamento conformemente ai requisiti applicabili a norma del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali pertinenti.

## ***SEZIONE 4***

### ***INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO STRADALE***

#### *Articolo 28*

##### **Componenti dell'infrastruttura**

1. L'infrastruttura del trasporto stradale comprende, in particolare:
  - (a) strade, inclusi:
    - i) ponti;
    - ii) gallerie;
    - iii) raccordi;
    - iv) attraversamenti;
    - v) interscambi;
    - vi) corsie di emergenza;
    - vii) aree di parcheggio e di sosta, comprese aree di parcheggio sicure e protette per veicoli commerciali;
    - viii) sistemi di pesatura in movimento;
    - ix) infrastrutture relative agli impianti per i combustibili alternativi pienamente conformi ai requisiti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
    - x) infrastrutture che mitigano l'impatto sull'ambiente;
  - (b) attrezzature connesse;
  - (c) sistemi TIC per i trasporti;
  - (d) vie di accesso e collegamenti dell'ultimo miglio ai terminali merci multimodali;
  - (e) collegamenti di terminali merci e piattaforme logistiche con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
  - (f) terminali di autobus.
2. Le strade di cui al paragrafo 1, lettera a), sono quelle che svolgono un ruolo importante nel trasporto di merci e passeggeri a lunga distanza, collegano i principali centri urbani ed economici e sono interconnesse con altri modi di trasporto.
3. 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 e diritti d'utenza, la sicurezza, la riduzione degli effetti nocivi per l'ambiente, il rifornimento o la ricarica di veicoli a propulsione alternativa e per le aree di parcheggio sicure e protette per i veicoli commerciali.

#### *Articolo 29*

##### **Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale**

1. Gli Stati membri provvedono affinché:
- (a) la sicurezza dell'infrastruttura del trasporto stradale sia garantita, controllata e, se necessario, migliorata conformemente alla direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>53</sup>;
  - (b) le strade siano progettate, costruite o ammodernate e sottoposte a manutenzione nel rispetto del massimo livello di sicurezza del traffico attraverso, in particolare, l'implementazione delle tecnologie più recenti;
  - (c) le strade siano progettate, costruite o ammodernate e sottoposte a manutenzione nel rispetto del massimo livello di protezione ambientale, anche, se opportuno, attraverso superfici stradali a bassa rumorosità e la raccolta, il trattamento e il rilascio del deflusso idrico;
  - (d) le gallerie stradali la cui lunghezza supera i 500 m siano conformi alla direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>54</sup>;
  - (e) ove applicabile, l'interoperabilità dei sistemi di riscossione dei pedaggi sia assicurata in conformità alla direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>55</sup>, al regolamento di esecuzione C/2019/9080 della Commissione<sup>56</sup> e al regolamento delegato C/2019/8369 della Commissione<sup>57</sup>;
  - (f) ove applicabile, i pedaggi o i diritti d'utenza siano riscossi conformemente alla direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>58</sup>;
  - (g) qualsiasi sistema di trasporto intelligente su un'infrastruttura di trasporto stradale sia conforme alla direttiva (UE) [...] sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti e sia implementato in modo coerente con gli atti delegati adottati a norma di tale direttiva<sup>59</sup>;
  - (h) l'infrastruttura per i combustibili alternativi sia realizzata sulla rete stradale nel pieno rispetto dei requisiti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi].

---

<sup>53</sup> Direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59).

<sup>54</sup> 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 transeuropea (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39).

<sup>55</sup> Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45).

<sup>56</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019, relativo agli obblighi specifici dei fornitori del servizio europeo di telepedaggio, al contenuto minimo della dichiarazione relativa ai settori del servizio europeo di telepedaggio, alle interfacce elettroniche e alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e che abroga la decisione 2009/750/CE (GU L 43 del 17.2.2020, pag. 49).

<sup>57</sup> Regolamento delegato (UE) 2020/203 della Commissione, del 28 novembre 2019, relativo alla classificazione dei veicoli, agli obblighi degli utenti del servizio europeo di telepedaggio, alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e ai criteri minimi di ammissibilità per gli organismi notificati (GU L 43 del 17.2.2020, pag. 41).

<sup>58</sup> Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

<sup>59</sup> Direttiva 2021/... che riesamina la 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 trasporto (GU L [...]).

2. Gli Stati membri provvedono affinché entro il 31 dicembre 2050 l'infrastruttura stradale della rete globale soddisfi i requisiti seguenti:
  - (a) una strada sia progettata, costruita o ammodernata specificamente per il traffico motorizzato e:
    - i) disponga, 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 presenti intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale; e
    - iii) non serva proprietà con essa confinanti;
  - (b) siano disponibili aree di sosta a una distanza massima di 60 km l'una dall'altra, che forniscano spazio di parcheggio sufficiente, attrezzature di sicurezza e protezione e strutture adeguate, compresi servizi igienici, che soddisfino le esigenze di una forza lavoro diversificata;
  - (c) siano disponibili aree di parcheggio sicure e protette a una distanza massima di 100 km l'una dall'altra, che forniscano uno spazio di parcheggio sufficiente per i veicoli commerciali e soddisfino i requisiti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2020/1054<sup>60</sup>;
  - (d) siano installati sistemi di pesatura in movimento ad una distanza massima di 300 km l'uno dall'altro. I sistemi di pesatura in movimento consentono di individuare i veicoli e i veicoli combinati che potrebbero aver superato i pesi massimi autorizzati di cui alla direttiva 96/53/CE.
3. Gli Stati membri garantiscono, entro il 31 dicembre 2030, l'implementazione o l'uso di mezzi volti a rilevare eventi o condizioni relativi alla sicurezza, nonché la raccolta di dati pertinenti sul traffico stradale, al fine di fornire informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale come definite nel regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione<sup>61</sup>.
4. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere esenzioni dal requisito di cui al paragrafo 2, lettera a), mediante atti di esecuzione, in particolare qualora la densità del traffico non superi i 10 000 veicoli al giorno in entrambe le direzioni oppure in presenza di limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, purché sia garantito un livello adeguato di sicurezza. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione delle limitazioni geografiche specifiche o delle limitazioni fisiche significative e/o dei potenziali impatti negativi degli investimenti sull'ambiente e sulla biodiversità.

---

<sup>60</sup> Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1).

<sup>61</sup> Regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 6).

### *Articolo 30*

#### **Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete centrale e la rete centrale estesa**

1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura stradale della rete centrale e della rete centrale estesa sia conforme all'articolo 29, paragrafo 1.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura stradale della rete centrale e della rete centrale estesa soddisfi i requisiti di cui all'articolo 29, paragrafo 2, lettere a), c) e d).
3. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, l'infrastruttura stradale della rete centrale e della rete centrale estesa soddisfi i requisiti di cui all'articolo 29, paragrafo 2, lettera b).
4. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2025, l'infrastruttura stradale della rete centrale soddisfi i requisiti di cui all'articolo 29, paragrafo 3.
5. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere esenzioni dal requisito di cui all'articolo 29, paragrafo 2, lettera a), mediante atti di esecuzione, in particolare qualora la densità del traffico non superi i 10 000 veicoli al giorno in entrambe le direzioni oppure in presenza di limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, purché sia garantito un livello adeguato di sicurezza. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione delle limitazioni geografiche specifiche o delle limitazioni fisiche significative e/o dei potenziali impatti negativi degli investimenti sull'ambiente e sulla biodiversità.

### *Articolo 31*

#### **Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura stradale**

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura stradale e oltre alle priorità generali di cui agli articoli 12 e 13 è prestata attenzione agli aspetti seguenti:

- (a) miglioramento e promozione della sicurezza stradale, tenendo conto delle esigenze degli utenti vulnerabili e degli utenti della strada in tutta la loro diversità, in particolare delle persone a mobilità ridotta;
- (b) mitigazione della congestione sulle strade esistenti, in particolare attraverso una gestione intelligente del traffico, compresi oneri di congestione dinamici o pedaggi differenziati in base all'ora del giorno, alla settimana o alla stagione;
- (c) introduzione di tecnologie innovative per migliorare il controllo del rispetto del quadro giuridico dell'Unione in materia di trasporti stradali, compresi strumenti di applicazione intelligenti e automatizzati e infrastrutture di comunicazione 5G;
- (d) nel costruire o nell'ammodernare l'infrastruttura stradale, garanzia della continuità e dell'accessibilità dei percorsi pedonali e ciclabili al fine di promuovere modi di trasporto attivi.

## **SEZIONE 5**

### **INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO AEREO**

#### *Articolo 32*

##### **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, comprese le infrastrutture e le attrezzature necessarie per le operazioni di terra e di trasporto all'interno della zona aeroportuale, i vertiporti e i cosmodromi;
  - (c) le connessioni degli aeroporti con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
  - (d) i sistemi ATM/ANS e le attrezzature connesse, comprese le attrezzature spaziali;
  - (e) le infrastrutture relative ai combustibili alternativi e alla fornitura di elettricità per aerei in stazionamento come definite nel regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
  - (f) le infrastrutture per la produzione in loco di combustibili alternativi e il miglioramento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni acustiche, ambientali e che incidono sul clima generate dagli aeroporti o dalle operazioni aeroportuali associate quali i servizi di assistenza a terra, le operazioni degli aeromobili e il trasporto di passeggeri a terra;
  - (g) le infrastrutture adibite alla raccolta differenziata, alla prevenzione dei rifiuti e alle attività nel settore dell'economia circolare.
2. Un aeroporto fa parte della rete globale se soddisfa almeno una delle condizioni seguenti:
  - (a) per gli aeroporti adibiti al 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;
  - (b) per gli aeroporti adibiti al traffico passeggeri 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, a meno che l'aeroporto in questione si trovi fuori da un raggio di 100 km dall'aeroporto più vicino appartenente alla rete globale o fuori da un raggio di 200 km laddove vi sia una linea ferroviaria ad alta velocità nella regione in cui è situato.

Il volume totale annuo del traffico passeggeri e il volume totale annuo del traffico merci si basano sulla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat.

#### *Articolo 33*

##### **Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete centrale e la rete globale**

1. Gli Stati membri provvedono affinché:

- (a) entro il 31 dicembre 2030 gli aeroporti della rete centrale siano collegati alla rete ferroviaria a lunga distanza, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità, e all'infrastruttura del trasporto stradale della rete transeuropea dei trasporti, salvo ove limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative impediscano tali collegamenti;
  - (b) entro il 31 dicembre 2050 gli aeroporti della rete globale con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a quattro milioni di passeggeri siano collegati alla rete ferroviaria a lunga distanza, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità, e all'infrastruttura del trasporto stradale della rete transeuropea dei trasporti, salvo ove limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative impediscano tali collegamenti;
  - (c) tutti gli aeroporti situati nel loro territorio offrano almeno un terminale che sia aperto a tutti gli operatori e a tutti gli utenti in modo non discriminatorio e che applichi tariffe trasparenti e non discriminatorie;
  - (d) alle infrastrutture del trasporto aereo si applichino le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita adottate dall'Unione in conformità del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>62</sup>;
  - (e) le infrastrutture per la gestione del traffico aereo siano tali da consentire la realizzazione del cielo unico europeo, in conformità dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (UE) 2018/1139, 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;
  - (f) l'infrastruttura per i combustibili alternativi sia installata presso gli aeroporti nel pieno rispetto dei requisiti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
  - (g) l'infrastruttura del trasporto aereo assicuri la fornitura di aria condizionata agli aeromobili in stazionamento.
2. Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione, in casi debitamente giustificati, può concedere esenzioni dai requisiti di cui al paragrafo 1, lettere a), b), c) e g) mediante atti di esecuzione. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o riguarda limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, compresa l'assenza di un sistema ferroviario nel territorio.

#### *Articolo 34*

#### **Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura del trasporto aereo**

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura del trasporto aereo e oltre alle priorità generali di cui agli articoli 12 e 13 è prestata attenzione agli aspetti seguenti:

- (a) aumento dell'efficienza energetica e operativa degli aeroporti;

---

<sup>62</sup> 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. 2320/2002 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

- (b) sostegno della realizzazione del cielo unico europeo e dei sistemi interoperabili, in particolare quelli sviluppati dal progetto SESAR conformemente al piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo;
- (c) miglioramento dei processi di digitalizzazione e automazione, in particolare nell'ottica di una sicurezza e di una protezione maggiori;
- (d) miglioramento delle interconnessioni multimodali tra gli aeroporti e le infrastrutture di altri modi di trasporto, nonché tra gli aeroporti e i nodi urbani, se opportuno;
- (e) miglioramento della sostenibilità e mitigazione degli impatti climatici, ambientali e acustici, in particolare introducendo nuove tecnologie e innovazione, combustibili alternativi e aeromobili e infrastrutture a emissioni zero e a basse emissioni di carbonio.

## **SEZIONE 6**

### ***INFRASTRUTTURA PER TERMINALI MERCI MULTIMODALI***

#### *Articolo 35*

#### **Individuazione dei terminali merci multimodali**

1. I terminali merci multimodali della rete transeuropea dei trasporti sono terminali che sono:
  - (a) situati nei porti marittimi della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II;
  - (b) situati nei porti interni della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II;
  - (c) situati all'interno o in prossimità di un nodo urbano;
  - (d) classificati come terminali ferroviario-stradali della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II.
2. Gli Stati membri provvedono affinché vi sia una capacità sufficiente di terminali merci multimodali a servizio della rete transeuropea dei trasporti, in grado di soddisfare i flussi di traffico attuali e futuri, in particolare i flussi che servono i nodi urbani, i centri industriali, i porti e i poli logistici.
3. Entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, gli Stati membri effettuano un'analisi di mercato e prospettica sui terminali merci multimodali sul loro territorio. Tale analisi provvede almeno a:
  - (a) esaminare i flussi di traffico di merci attuali e futuri, compresi i flussi di traffico di merci trasportate su strada;
  - (b) individuare i terminali merci multimodali esistenti della rete transeuropea dei trasporti sul loro territorio e valutare la necessità di nuovi terminali merci multimodali o di capacità aggiuntive di trasbordo presso i terminali esistenti;
  - (c) analizzare le modalità per garantire una distribuzione adeguata di terminali merci multimodali aventi una capacità di trasbordo adeguata per soddisfare le



necessità di cui alla lettera b). Tale analisi tiene conto dei terminali situati nelle zone di confine di Stati membri limitrofi.

Gli Stati membri consultano gli spedizionieri e gli operatori del trasporto e della logistica che operano sul loro territorio. Nella loro analisi tengono conto dei risultati di tale consultazione.

4. Sulla base dell'analisi di cui al paragrafo 3, gli Stati membri elaborano un piano d'azione per lo sviluppo di una rete di terminali merci multimodali. I risultati dell'analisi e il piano d'azione sono presentati alla Commissione entro sei mesi dal completamento dell'analisi, unitamente a un elenco dei terminali ferroviario-stradali che lo Stato membro propone di aggiungere agli allegati I e II.
5. Un terminale ferroviario-stradale fa parte della rete transeuropea dei trasporti ed è elencato negli allegati I e II se è soddisfatta almeno una delle condizioni seguenti:
  - (a) il suo trasbordo annuo di merci supera, per le merci non sfuse, le 800 000 tonnellate o supera, per le merci sfuse, lo 0,1 % del corrispondente volume totale annuo delle merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione;
  - (b) è il terminale ferroviario-stradale principale designato dallo Stato membro per una regione NUTS 2, se non esiste un terminale ferroviario-stradale conforme alla lettera a) in tale regione NUTS 2;
  - (c) è proposto dallo Stato membro conformemente al paragrafo 4.

#### *Articolo 36*

##### **Componenti dell'infrastruttura**

I terminali merci multimodali comprendono, in particolare:

- (a) infrastrutture di interconnessione tra i diversi modi di trasporto all'interno dell'area di un terminale e nelle sue vicinanze;
- (b) attrezzature quali gru, trasportatori o altri dispositivi di trasbordo per la movimentazione delle merci tra i diversi modi di trasporto e per il posizionamento e il deposito delle merci;
- (c) aree dedicate quali l'area delle porte di accesso, le aree buffer e di attesa intermedie, l'area di trasbordo e le corsie di guida o carico;
- (d) sistemi TIC pertinenti per operazioni efficienti presso il terminale, come quelli che facilitano la pianificazione della capacità dell'infrastruttura, le operazioni di trasporto, i collegamenti tra i modi di trasporto e il trasbordo;
- (e) infrastrutture relative agli impianti per i combustibili alternativi.

#### *Articolo 37*

##### **Requisiti dell'infrastruttura di trasporto**

1. Gli Stati membri garantiscono in modo equo e non discriminatorio che i terminali merci multimodali di cui all'articolo 35, paragrafo 1:
  - (a) siano collegati ai modi di trasporto disponibili nella zona, ove possibile, tranne nel caso in cui ciò non sia giustificato in termini di costi-benefici sotto il profilo socioeconomico;

- (b) siano dotati, entro il 31 dicembre 2030, di almeno una stazione di ricarica come definita all'articolo 2, punto 43, del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dedicata a servire i veicoli pesanti;
  - (c) siano dotati, entro il 31 dicembre 2030, di strumenti digitali volti ad assicurare:
    - i) operazioni efficienti del terminale, quali fototraguardi, un sistema per le operazioni del terminale, *check-in/check-out* digitale dei conducenti, telecamere o altri sensori sulle attrezzature di trasbordo e sistemi di telecamere lungo i binari;
    - ii) la fornitura di flussi informativi all'interno di un terminale e tra i modi di trasporto lungo la catena logistica e il terminale.
2. Gli Stati membri garantiscono in modo equo e non discriminatorio che, entro il 31 dicembre 2030, i terminali merci multimodali di cui all'articolo 35, paragrafo 1, che sono collegati alla rete ferroviaria, siano in grado di movimentare tutti i tipi di unità di carico intermodali se sono classificati come terminali intermodali e se effettuano trasbordi verticali.
3. Gli Stati membri garantiscono in modo equo e non discriminatorio che, entro il 31 dicembre 2040, i terminali merci multimodali di cui all'articolo 35, paragrafo 1, che sono collegati alla rete ferroviaria, siano in grado di accogliere, senza manipolazione, treni aventi una lunghezza di 740 m o, laddove ciò non sia economicamente fattibile, che siano adottate misure adeguate per migliorare l'efficienza operativa relativa alla gestione di treni aventi una lunghezza di 740 m, quali l'estensione e l'elettrificazione dei binari di manovra di partenza e di arrivo, adeguamenti ai sistemi di segnalamento e miglioramenti alla configurazione dei binari.
4. Gli Stati membri garantiscono in modo equo e non discriminatorio che, entro il 31 dicembre 2050, i terminali merci multimodali di cui all'articolo 35, paragrafo 1, che sono collegati alla rete ferroviaria, siano in grado di gestire, senza manipolazione, qualsiasi treno avente una lunghezza di 740 m.
5. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere esenzioni dagli obblighi di cui ai paragrafi da 1 a 4 mediante atti di esecuzione qualora gli investimenti nelle infrastrutture non possano essere giustificati in termini di costi e benefici sotto il profilo socioeconomico, in particolare quando il terminale si trova in una zona limitata in termini di spazio.

### *Articolo 38*

#### **Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura del trasporto multimodale**

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura del trasporto multimodale e oltre alle priorità generali di cui agli articoli 12 e 13 è prestata attenzione agli aspetti seguenti:

- (a) facilitazione delle interconnessioni tra i diversi modi di trasporto;
- (b) rimozione dei principali ostacoli tecnici e amministrativi al trasporto multimodale, anche utilizzando le eFTI;
- (c) sviluppo di un flusso di informazioni ininterrotto che consenta la fornitura di servizi di trasporto in tutto il sistema di trasporto transeuropeo;

- (d) facilitazione dell'interoperabilità per la condivisione dei dati, l'accesso ai dati e il loro riutilizzo all'interno dei modi di trasporto e tra di essi;
- (e) promozione, se opportuno, del fatto che i binari di manovra privati sulla rete transeuropea dei trasporti consentono la gestione, senza manipolazione, di treni aventi una lunghezza di 740 m.

## ***SEZIONE 7***

### ***NODI URBANI***

#### *Articolo 39*

#### **Componenti dei nodi urbani**

1. Un nodo urbano comprende, in particolare:
  - (a) l'infrastruttura di trasporto nel nodo urbano che fa parte della rete transeuropea dei trasporti, comprese le varianti, e che aumenta le prestazioni della rete transeuropea dei trasporti;
  - (b) i punti di accesso alla rete transeuropea dei trasporti, in particolare stazioni ferroviarie multimodali, terminali merci multimodali, porti o aeroporti;
  - (c) i collegamenti di primo e ultimo miglio tra e verso tali punti di accesso.
2. I nodi urbani della rete transeuropea dei trasporti sono elencati nell'allegato II.

#### *Articolo 40*

#### **Requisiti per i nodi urbani**

Nello sviluppare la rete transeuropea dei trasporti nei nodi urbani, al fine di garantire il funzionamento efficace dell'intera rete senza strozzature, gli Stati membri garantiscono:

- (a) la disponibilità di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi, anche nelle piattaforme logistiche e per il trasporto pubblico, nel pieno rispetto dei requisiti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
- (b) entro il 31 dicembre 2025:
  - i) l'adozione di un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) in linea con l'allegato V che comprenda in particolare misure volte a integrare i diversi modi di trasporto, a promuovere una mobilità efficiente a emissioni zero, compresa la logistica urbana sostenibile e a emissioni zero, a ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e che tenga conto dei flussi di trasporto transeuropeo a lunga distanza;
  - ii) la raccolta e la presentazione alla Commissione dei dati sulla mobilità urbana per ciascun nodo urbano riguardanti quanto meno le emissioni di gas serra, la congestione, gli incidenti e i feriti, la quota modale e l'accesso ai servizi di mobilità, nonché dei dati sull'inquinamento atmosferico e acustico. Successivamente tali dati vengono presentati ogni anno;

- (c) entro il 31 dicembre 2030:
  - i) per il trasporto passeggeri: un'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura tra i modi di trasporto ferroviario, stradale, aereo e attivi e, se opportuno, l'infrastruttura delle vie navigabili interne e marittima;
  - ii) per il trasporto passeggeri: la possibilità per i passeggeri di accedere a informazioni, prenotare e pagare viaggi nonché ottenere biglietti attraverso servizi digitali di mobilità multimodale;
  - iii) per il trasporto merci: un'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura tra le infrastrutture del trasporto ferroviario, stradale e, se opportuno, per vie navigabili interne, aereo e marittimo, nonché collegamenti adeguati con piattaforme e impianti logistici;
  - iv) lo sviluppo di nodi passeggeri multimodali volti a facilitare i collegamenti del primo e dell'ultimo miglio, dotati di almeno una stazione di ricarica come definita all'articolo 2, punto 43, del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dedicata a servire i mezzi pesanti;
- (d) entro il 31 dicembre 2040: lo sviluppo di almeno un terminale merci multimodale che consenta una capacità di trasbordo sufficiente all'interno o in prossimità del nodo urbano.

Entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce una metodologia per la raccolta, da parte degli Stati membri, dei dati di cui alla lettera b), punto ii). Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 3.

#### *Articolo 41*

##### **Priorità aggiuntive per i nodi urbani**

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi ai nodi urbani e oltre alle priorità generali di cui agli articoli 12 e 13 è prestata attenzione agli aspetti seguenti:

- (a) l'interconnessione senza soluzione di continuità tra l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti e l'infrastruttura per il trasporto regionale e locale;
- (b) la mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito, che può comprendere varianti;
- (c) la promozione di trasporti e di una mobilità a emissioni zero efficienti e silenziosi, anche rendendo le flotte urbane più ecologiche;
- (d) l'aumento della quota modale del trasporto pubblico e dei modi attivi;
- (e) lo scambio digitale di informazioni sui trasporti e sul traffico tra centri di gestione del traffico urbano ed extraurbano e con enti che forniscono servizi di informazione, in linea con le norme ISO/CEN.

## CAPO IV

### **DISPOSIZIONI PER TRASPORTI INTELLIGENTI E RESILIENTI**

#### *Articolo 42*

##### **Sistemi TIC per i trasporti**

1. I sistemi TIC per i trasporti sono tali da consentire la gestione della capacità e del traffico e lo scambio di informazioni all'interno di modi di trasporto e fra di essi per operazioni di trasporto multimodale e servizi a valore aggiunto connessi ai trasporti, miglioramenti della resilienza, della sicurezza, della protezione, della congestione e delle prestazioni operative e ambientali, nonché procedure amministrative semplificate. I sistemi TIC per i trasporti facilitano altresì il collegamento senza soluzione di continuità tra l'infrastruttura e i beni mobili.
2. I sistemi TIC per i trasporti sono diffusi in tutta l'Unione al fine di garantire la presenza di una serie di capacità di base interoperabili in tutti gli Stati membri.
3. I sistemi TIC per i trasporti di cui al presente articolo comprendono:
  - (a) per le ferrovie: ERTMS, applicazioni telematiche per i servizi merci e passeggeri di cui alla specifica tecnica di interoperabilità e altri miglioramenti della digitalizzazione, in particolare i risultati prodotti dalle imprese comuni Shift2Rail e "Ferrovie europee";
  - (b) per le vie navigabili interne: RIS;
  - (c) per il trasporto stradale: ITS;
  - (d) per il trasporti marittimo: per servizi VTMS di gestione del traffico navale e per lo scambio di informazioni, il sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe);
  - (e) per il trasporto aereo: sistemi ATM/ANS, in particolare quelli derivanti dal progetto SESAR;
  - (f) per il trasporto multimodale: eFTI, lo spazio dell'UE dei dati sulla mobilità e i quadri che facilitano lo scambio di dati tra imprese ai fini della trasparenza e dell'ottimizzazione della catena di approvvigionamento.

#### *Articolo 43*

##### **Servizi di trasporto di merci sostenibili**

1. Gli Stati membri promuovono progetti di interesse comune che forniscono servizi di trasporto merci efficienti che utilizzano l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti e contribuiscono a ridurre le emissioni di diossido di carbonio e altre ripercussioni negative sull'ambiente e che si prefiggono di:
  - (a) migliorare l'uso sostenibile dell'infrastruttura di trasporto, compresa l'efficienza della sua gestione;
  - (b) promuovere la diffusione di servizi di trasporto innovativi, compresi collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio, nonché di sistemi TIC per i trasporti e lo sviluppo di infrastrutture ausiliarie, necessarie per conseguire

principalmente gli obiettivi ambientali e connessi alla sicurezza di tali servizi, come pure l'istituzione di pertinenti strutture di governance;

- (c) facilitare le operazioni di servizi di trasporto multimodale, compresi i necessari flussi di informazione che le accompagnano, e migliorare la cooperazione tra i partecipanti alla catena logistica, compresi spedizionieri, operatori, fornitori di servizi e loro clienti;
  - (d) promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e un esercizio a emissioni zero o a basse emissioni, in particolare nei settori delle tecnologie, delle operazioni, della trazione dei veicoli, della propulsione e della pianificazione delle operazioni e dei sistemi;
  - (e) migliorare i collegamenti con le parti più vulnerabili e isolate dell'Unione, in particolare le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose, nonché le zone scarsamente popolate.
2. Gli Stati membri promuovono la diffusione di servizi di trasporto innovativi, anche attraverso lo spazio marittimo europeo, i sistemi TIC e lo sviluppo di infrastrutture ausiliarie, necessarie per conseguire gli obiettivi ambientali e connessi alla sicurezza di tali servizi, come pure l'istituzione di pertinenti strutture di governance.

#### *Articolo 44*

#### **Nuove tecnologie e innovazione**

Per mantenere la rete transeuropea dei trasporti al passo con lo sviluppo e l'introduzione di tecnologie innovative, gli Stati membri mirano in particolare a:

- (a) sostenere e promuovere la decarbonizzazione dei trasporti attraverso la transizione verso veicoli, navi e aeromobili a emissioni zero e a basse emissioni, nonché altre tecnologie di trasporto e di rete innovative e sostenibili quali il sistema Hyperloop;
- (b) consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto promuovendo l'efficienza energetica, introdurre soluzioni a emissioni zero e a basse emissioni, tra cui sistemi di fornitura di idrogeno ed elettricità, nonché altre soluzioni nuove quali i combustibili sostenibili, e fornire l'infrastruttura corrispondente. Tale infrastruttura può includere l'accesso alle reti e ad altri strumenti necessari per la fornitura di energia, tener conto dell'interfaccia infrastruttura-veicolo e comprendere sistemi TIC per i trasporti. L'infrastruttura di trasporto può fungere da polo di energia per servire diversi modi di trasporto;
- (c) sostenere l'adozione e la diffusione di nuove tecnologie digitali, in particolare promuovere l'infrastruttura di connettività con una copertura senza interruzioni su tutti i corridoi di trasporto europei per garantire il livello e le prestazioni più elevati dell'infrastruttura digitale e conseguire livelli superiori di automazione;
- (d) migliorare la sicurezza e la sostenibilità della circolazione delle persone e del trasporto di merci;
- (e) migliorare il funzionamento, la gestione, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete, anche attraverso lo sviluppo di servizi digitali di mobilità multimodale e di infrastrutture che consentano una

multimodalità senza soluzione di continuità, quali il collegamento tra ferrovie ad alta velocità e treno/tram urbano presso gli aeroporti;

- (f) promuovere modi efficaci per fornire informazioni accessibili e comprensibili a tutti gli utenti e i fornitori di servizi di trasporto in materia di interconnessioni, interoperabilità e multimodalità;
- (g) promuovere modi efficaci per fornire informazioni accessibili ed esaurienti a tutti gli utenti e i fornitori di servizi di trasporto per quanto riguarda gli impatti ambientali delle loro scelte in termini di trasporto;
- (h) promuovere misure dirette a ridurre i costi esterni, come la congestione, i danni alla salute e ogni tipo di inquinamento, tra cui il rumore e le emissioni;
- (i) introdurre la tecnologia della sicurezza e norme di identificazione compatibili sulle reti;
- (j) migliorare la resilienza delle infrastrutture di trasporto nei confronti di perturbazioni e cambiamenti climatici attraverso il loro ammodernamento e la loro progettazione nonché attraverso soluzioni digitali e sicure dal punto di vista informatico volte a consentire la protezione della rete nel contesto di disastri naturali e provocati dall'uomo;
- (k) far progredire lo sviluppo e l'utilizzo di sistemi TIC e nuove tecnologie per i trasporti all'interno dei modi di trasporto e fra di essi.

#### *Articolo 45*

##### **Infrastrutture sicure e protette**

Gli Stati membri provvedono affinché le infrastrutture di trasporto offrano movimenti di passeggeri e di merci sicuri e protetti.

#### *Articolo 46*

##### **Resilienza delle infrastrutture**

1. Nel pianificare l'infrastruttura, gli Stati membri migliorano la sicurezza e la resilienza dell'infrastruttura di trasporto rispetto ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, ai disastri provocati dall'uomo e alle perturbazioni intenzionali che incidono sul funzionamento del sistema di trasporto dell'Unione. Nell'attuare progetti di interesse comune, gli Stati membri tengono conto degli aspetti seguenti:
  - (a) interdipendenze, collegamenti ed effetti a cascata in relazione ad altre reti quali quella delle telecomunicazioni e la rete elettrica;
  - (b) sicurezza, protezione e prestazioni in presenza di molteplici pericoli;
  - (c) qualità strutturale delle infrastrutture durante il loro intero ciclo di vita, prestando particolare attenzione alle condizioni climatiche future previste;
  - (d) esigenze in materia di protezione civile per rispondere alle perturbazioni;
  - (e) cibersicurezza e resilienza delle infrastrutture, con particolare attenzione alle infrastrutture transfrontaliere.
2. I progetti di interesse comune per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale conformemente alla direttiva 2011/92/UE sono soggetti a immunizzazione dagli effetti del clima. L'immunizzazione dagli effetti del clima è

intrapresa sulla base delle migliori prassi e degli orientamenti più recenti disponibili al fine di assicurare che le infrastrutture di trasporto siano resilienti agli effetti negativi dei cambiamenti climatici attraverso una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, anche mediante pertinenti misure di adattamento, e attraverso l'integrazione del costo delle emissioni di gas a effetto serra nell'analisi costi-benefici. Tale requisito non si applica ai progetti per i quali la valutazione dell'impatto ambientale è stata completata prima dell'entrata in vigore del presente regolamento.

#### *Articolo 47*

### **Rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico**

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione qualsiasi progetto di interesse comune nel loro territorio che contempli la partecipazione o il contributo di qualsiasi tipo da parte di una persona fisica di un paese terzo o di un'impresa di un paese terzo al fine di consentire la valutazione del suo impatto sulla sicurezza o sull'ordine pubblico nell'Unione. Questo obbligo non si applica agli investimenti esteri diretti notificati alla Commissione e ad altri Stati membri a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/452.
2. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni notificate a norma del paragrafo 1 siano messe a disposizione almeno dodici mesi prima della decisione finale sull'attuazione del progetto di interesse comune. Tali informazioni comprendono in particolare:
  - (a) l'assetto proprietario dell'impresa di un paese terzo e, se opportuno, dell'impresa nella quale si prevede la partecipazione o il contributo, comprese informazioni sul titolare effettivo e sulla partecipazione al capitale;
  - (b) il valore approssimativo della partecipazione o del contributo di una persona fisica di un paese terzo o di un'impresa di un paese terzo al progetto di interesse comune, nonché la descrizione della forma e delle condizioni di tale partecipazione o contributo;
  - (c) i prodotti, i servizi e le attività commerciali della persona fisica di un paese terzo o dell'impresa di un paese terzo e, se opportuno, dell'impresa nella quale si prevede la partecipazione o il contributo che incide sulla rete transeuropea;
  - (d) gli Stati membri nei quali si prevede che la persona fisica di un paese terzo o l'impresa di un paese terzo e, se opportuno, l'impresa nella quale si prevede la partecipazione o il contributo, svolga le pertinenti attività commerciali che incidono sulla rete transeuropea dei trasporti;
  - (e) il finanziamento del contributo o della partecipazione e la sua fonte, sulla base delle migliori informazioni di cui dispone lo Stato membro;
  - (f) la data prevista per l'entrata in vigore della partecipazione o per la finalizzazione del contributo.

Gli Stati membri si adoperano inoltre per fornire tutte le informazioni, se disponibili, pertinenti alla valutazione effettuata dalla Commissione a norma del paragrafo 5, secondo comma, lettere a), b) e c).



3. Entro trenta giorni di calendario dalla ricezione delle informazioni di cui al paragrafo 1, la Commissione può chiedere ulteriori informazioni allo Stato membro in cui è previsto il progetto di interesse comune. Le eventuali richieste di informazioni supplementari sono debitamente giustificate, si limitano alle informazioni necessarie per lo svolgimento della valutazione di cui al paragrafo 5, sono proporzionate alla finalità della richiesta e non sono indebitamente onerose per lo Stato membro in cui è previsto il progetto di interesse comune.

Lo Stato membro in cui è previsto il progetto di interesse comune provvede affinché le informazioni supplementari richieste dalla Commissione siano messe a disposizione di quest'ultima senza indebito ritardo.

Lo Stato membro in cui è previsto il progetto di interesse comune può chiedere alla persona fisica di un paese terzo o all'impresa di un paese terzo di fornire le informazioni di cui ai paragrafi 2 e 3. La persona fisica di un paese terzo o l'impresa di un paese terzo in questione fornisce le informazioni richieste senza indebito ritardo.

4. Qualora la Commissione ritenga che la partecipazione o il contributo di qualsiasi tipo da parte di una persona fisica di un paese terzo o di un'impresa di un paese terzo possa incidere sulle infrastrutture critiche della rete transeuropea dei trasporti per motivi di sicurezza o di ordine pubblico oppure disponga di informazioni pertinenti in relazione a tale partecipazione o contributo, o al progetto di interesse comune interessato, può emettere un parere rivolto allo Stato membro in cui è previsto il progetto di interesse comune.

In tale contesto "infrastruttura critica" indica un elemento, un sistema o una parte di questo utilizzato per fini di trasporto e ubicato negli Stati membri che è essenziale per il mantenimento delle funzioni vitali della società, della salute, della sicurezza e del benessere economico e sociale dei cittadini e il cui danneggiamento o la cui distruzione avrebbe un impatto significativo in uno Stato membro a causa dell'impossibilità di mantenere tali funzioni.

5. Nel determinare se la partecipazione di una persona fisica di un paese terzo o di un'impresa di un paese terzo possa incidere sulle infrastrutture critiche per motivi di sicurezza o di ordine pubblico, la Commissione può considerare i suoi effetti potenziali, tra l'altro, su:
- (a) infrastrutture critiche e impianti critici per il funzionamento di tali infrastrutture, nonché terreni e immobili cruciali per l'uso di tali infrastrutture;
  - (b) tecnologie e prodotti a duplice uso quali definiti all'articolo 2, punto 1, del regolamento (UE) 2021/821<sup>63</sup> essenziali per il funzionamento delle infrastrutture critiche;
  - (c) la fornitura di fattori produttivi essenziali per la costruzione, il funzionamento e la manutenzione di infrastrutture critiche;

---

<sup>63</sup> Regolamento (UE) 2021/821 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2021, che istituisce un regime dell'Unione di controllo delle esportazioni, dell'intermediazione, dell'assistenza tecnica, del transito e del trasferimento di prodotti a duplice uso (rifusione) (GU L 206 dell'11.6.2021, pag. 1).

- (d) l'accesso a informazioni sensibili, compresi i dati personali, o la capacità di controllare tali informazioni in concomitanza con la costruzione, il funzionamento e la manutenzione di infrastrutture critiche.

Nel determinare se una partecipazione estera o un contributo estero possa incidere sulla sicurezza o sull'ordine pubblico, la Commissione può anche considerare, in particolare, se:

- (a) l'impresa di un paese terzo sia direttamente o indirettamente controllata dall'amministrazione pubblica, inclusi organismi statali o forze armate, di un paese terzo, anche attraverso l'assetto proprietario o finanziamenti consistenti;
  - (b) la persona fisica di un paese terzo o l'impresa di un paese terzo sia già stata coinvolta in attività che incidono sulla sicurezza o sull'ordine pubblico in uno Stato membro; oppure
  - (c) vi sia un grave rischio che la persona fisica di un paese terzo o l'impresa di un paese terzo intraprenda attività illegali o criminali.
6. La Commissione può fornire un parere ai norma del paragrafo 4 entro tre mesi dalla ricezione delle informazioni a norma del paragrafo 3. Il parere della Commissione è indirizzato allo Stato membro in cui è previsto il progetto di interesse comune ed è inviato agli altri Stati membri. Nel caso in cui la partecipazione o il contributo di qualsiasi tipo da parte di una persona fisica di un paese terzo o di un'impresa di un paese terzo costituisca un investimento estero diretto come definito all'articolo 2, punto 1, del regolamento (UE) 2019/452 non sottoposto a controllo da parte dello Stato membro in cui tale investimento estero diretto è previsto o finalizzato, la Commissione emette tale parere, ove giustificato, a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2019/452.
  7. Lo Stato membro in cui si prevede che il progetto di interesse comune sarà realizzato da una persona fisica di un paese terzo o da un'impresa di un paese terzo, o con la sua partecipazione o il suo contributo di qualsiasi tipo, tiene nella massima considerazione il parere della Commissione e, qualora non vi si conformi, fornisce una giustificazione alla Commissione entro tre mesi dall'emissione del parere.
  8. Ogni Stato membro e la Commissione istituiscono un punto di contatto per l'attuazione del presente articolo. Gli Stati membri e la Commissione coinvolgono detti punti di contatto in tutte le questioni relative all'attuazione del presente articolo.
  9. La Commissione fornisce un sistema sicuro e criptato per sostenere la cooperazione diretta e lo scambio di informazioni tra i punti di contatto.
  10. Gli Stati membri e la Commissione garantiscono la protezione delle informazioni riservate acquisite in applicazione del presente articolo in conformità del diritto dell'Unione e del rispettivo diritto nazionale.
  11. Gli Stati membri e la Commissione provvedono affinché le informazioni classificate fornite o scambiate a norma del presente articolo non siano declassate o declassificate senza il previo consenso scritto dell'originatore.
  12. Qualsiasi trattamento di dati personali a norma del presente articolo è effettuato in conformità dei regolamenti (UE) 2016/679<sup>64</sup> e (UE) 2018/1725<sup>65</sup>, e soltanto nella

---

<sup>64</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera

misura in cui ciò sia necessario per il controllo della partecipazione ai pertinenti progetti di interesse comune o del contributo agli stessi, e per garantire l'efficacia della cooperazione di cui al presente articolo. I dati personali relativi all'attuazione del presente articolo sono conservati soltanto per il periodo necessario a realizzare i fini per i quali sono stati raccolti.

#### *Articolo 48*

### **Manutenzione e ciclo di vita dei progetti**

Gli Stati membri provvedono affinché:

- (a) l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti sia sottoposta a manutenzione in modo tale da fornire il medesimo livello di servizio e di sicurezza durante tutto il suo ciclo di vita;
- (b) siano predisposti piani di manutenzione a lungo termine, comprensivi di informazioni sulle risorse finanziarie necessarie per coprire i costi di manutenzione a lungo termine delle infrastrutture esistenti e pianificate;
- (c) le esigenze e i costi di manutenzione nel corso della vita dell'infrastruttura siano presi in considerazione nella fase di pianificazione della costruzione o dell'ammodernamento;
- (d) nel caso dell'infrastruttura ferroviaria, sia assicurata la coerenza tra le esigenze di manutenzione e rinnovo connesse allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e rispecchiate nella strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, nel piano commerciale del gestore dell'infrastruttura in questione di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE e nel contratto tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 30 della direttiva 2012/34/UE.

#### *Articolo 49*

### **Accessibilità per tutti gli utenti**

Le infrastrutture di trasporto consentono una mobilità e un'accessibilità senza soluzione di continuità per tutti gli utenti, in particolare per le persone in situazioni di vulnerabilità, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta, nonché le persone che vivono nelle regioni ultraperiferiche e in altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montuose, nonché in zone scarsamente popolate.

---

circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>65</sup> Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

## CAPO V

### **ATTUAZIONE DEGLI STRUMENTI DEI CORRIDOI DI TRASPORTO EUROPEI E DELLE PRIORITÀ ORIZZONTALI**

#### *Articolo 50*

##### **Strumento dei corridoi di trasporto europei e priorità orizzontali**

1. I corridoi di trasporto europei costituiscono uno strumento volto a facilitare l'attuazione coordinata di parti della rete transeuropea dei trasporti e mirano, in particolare, a migliorare i collegamenti transfrontalieri e a eliminare le strozzature all'interno dell'Unione.
2. Per consentire un trasporto multimodale efficiente sotto il profilo delle risorse e contribuire alla coesione attraverso una maggiore cooperazione territoriale, i corridoi di trasporto europei sono incentrati su:
  - (a) integrazione modale, in particolare con l'obiettivo di rafforzare i modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, segnatamente la ferrovia, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio;
  - (b) interoperabilità;
  - (c) uno sviluppo coordinato dell'infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere, soprattutto in un'ottica di sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario di merci completamente interoperabile nonché di una rete ferroviaria a lunga distanza per il trasporto di passeggeri ad alta velocità in tutta l'Unione;
  - (d) sostegno dello sviluppo e della diffusione coordinati e integrati di soluzioni innovative per la digitalizzazione dei trasporti.
3. I corridoi di trasporto europei consentono agli Stati membri di seguire un approccio coordinato e sincronizzato per quanto riguarda gli investimenti nelle infrastrutture.
4. Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e lo spazio marittimo europeo sono le priorità orizzontali per l'attuazione della rete transeuropea dei trasporti. Gli Stati membri garantiscono l'installazione tempestiva dell'ERTMS sull'intera rete, così come l'integrazione di collegamenti marittimi nella rete transeuropea dei trasporti.

#### *Articolo 51*

##### **Coordinamento dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali**

1. Al fine di facilitare la realizzazione coordinata dei corridoi di trasporto europei, del sistema ERTMS e dello spazio marittimo europeo, la Commissione, d'intesa con gli Stati membri interessati e previa consultazione del Parlamento europeo e del Consiglio, designa un coordinatore europeo per ciascun corridoio e per ciascuna priorità orizzontale.
2. Il coordinatore europeo è scelto, in particolare, in funzione della sua conoscenza delle questioni relative ai trasporti e/o al finanziamento e/o alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti, oltre che della sua esperienza nell'ambito dell'elaborazione delle politiche dell'Unione. Il coordinatore europeo è

selezionato per un mandato di quattro anni al massimo, rinnovabile. Il mandato del coordinatore europeo riguarda l'attuazione di un unico corridoio o di un'unica priorità orizzontale.

3. La decisione della Commissione relativa alla nomina del coordinatore europeo precisa le modalità di svolgimento dei compiti di cui ai paragrafi 5, 6 e 7.
4. Il coordinatore europeo agisce in nome e per conto della Commissione, che assicura la necessaria assistenza di segreteria.
5. I coordinatori europei:
  - (a) sostengono l'attuazione coordinata del corridoio di trasporto europeo o della priorità orizzontale in questione;
  - (b) redigono un piano di lavoro di concerto con gli Stati membri in questione e ne controllano l'attuazione conformemente all'articolo 53;
  - (c) si consultano rispettivamente con il forum dei corridoi o il forum consultivo per le priorità orizzontali in relazione a tale piano di lavoro e alla sua attuazione e informano regolarmente il forum in merito all'attuazione del piano di lavoro;
  - (d) riferiscono agli Stati membri, alla Commissione e, se opportuno, a tutti gli altri soggetti direttamente coinvolti nello sviluppo del corridoio di trasporto europeo o della priorità orizzontale su eventuali difficoltà incontrate e, soprattutto qualora vi siano ostacoli allo sviluppo di un corridoio o di una priorità orizzontale, al fine di contribuire a trovare le soluzioni appropriate;
  - (e) redigono una relazione annuale sullo stato di avanzamento dell'attuazione dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali. Tale relazione annuale sullo stato di avanzamento si concentra sui progressi compiuti nell'ambito delle priorità e degli investimenti chiave, descrive la natura dei problemi incontrati nella loro attuazione e propone soluzioni.
6. I coordinatori europei dei corridoi di trasporto europei:
  - (a) cooperano strettamente con la governance del trasporto ferroviario di merci al fine di individuare le esigenze di investimento per il trasporto ferroviario di merci sulle linee ferroviarie di trasporto merci dei corridoi di trasporto europei, nonché di definirne la priorità;
  - (b) monitorano gli aspetti amministrativi, operativi e di interoperabilità del traffico merci sulle linee ferroviarie di trasporto merci dei corridoi di trasporto europei, monitorando altresì le prestazioni dei servizi ferroviari per il trasporto di merci, in stretta collaborazione con la governance del trasporto ferroviario di merci.
7. I coordinatori europei dei corridoi di trasporto europei:
  - (a) individuano le esigenze di investimento per le linee ferroviarie di trasporto passeggeri dei corridoi di trasporto europei e ne definiscono la priorità;
  - (b) monitorano gli aspetti amministrativi, operativi e di interoperabilità del traffico passeggeri sulle linee ferroviarie di trasporto passeggeri dei corridoi di trasporto europei, monitorando altresì le prestazioni dei servizi ferroviari per il trasporto di passeggeri.
8. A norma dell'articolo 14, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2021/1153, la Commissione chiede il parere del coordinatore europeo quando esamina le domande

di finanziamento dell'Unione nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa (MCE) per i corridoi di trasporto europei o per le priorità orizzontale rientranti nel mandato di tale coordinatore europeo, al fine di garantire la coerenza e l'avanzamento di ciascun corridoio o di ciascuna priorità orizzontale. Il coordinatore europeo verifica se i progetti proposti dagli Stati membri per il cofinanziamento del MCE sono coerenti con le priorità del piano di lavoro.

9. Qualora il coordinatore europeo non sia in grado di svolgere il proprio mandato in modo soddisfacente e in conformità dei requisiti di cui al presente articolo, la Commissione può porre fine in qualsiasi momento al suo mandato e designare un nuovo coordinatore europeo conformemente alla procedura di cui al paragrafo 1.

#### *Articolo 52*

#### **Governance dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali**

1. Per ciascun corridoio di trasporto europeo e priorità orizzontale il coordinatore europeo corrispondente è assistito nell'espletamento dei suoi compiti relativi al piano di lavoro e alla sua attuazione da un segretariato e da un forum consultivo, rispettivamente denominati "forum del corridoio" e "forum consultivo per le priorità orizzontali".
2. Il "forum del corridoio" è formalmente istituito e presieduto dal coordinatore europeo. Gli Stati membri interessati convengono sulla composizione del forum del corridoio per la parte del corridoio di trasporto europeo che li concerne e assicurano la rappresentanza della governance del trasporto ferroviario di merci.
3. Con l'accordo degli Stati membri interessati il coordinatore europeo può istituire e presiedere gruppi di lavoro relativi ai corridoi incentrati su:
  - (a) interoperabilità e diffusione di nuove tecnologie e infrastrutture digitali;
  - (b) sviluppo coordinato e attuazione di progetti infrastrutturali nelle tratte transfrontaliere;
  - (c) servizi ferroviari transfrontalieri di trasporto passeggeri;
  - (d) strozzature operative;
  - (e) nodi urbani;
  - (f) cooperazione con paesi terzi;
  - (g) altri gruppi di lavoro ad hoc ritenuti necessari.

Se opportuno, il coordinatore europeo coopera e si coordina con la governance del trasporto ferroviario di merci in relazione alle attività dei gruppi di lavoro in maniera da evitare duplicazioni di sforzi.

4. Il forum consultivo per le priorità orizzontali è istituito e presieduto dal coordinatore europeo. Vi possono partecipare gli Stati membri interessati e, se opportuno, i rappresentanti dei settori interessati. Gli Stati membri designano un coordinatore nazionale per l'ERTMS affinché partecipi al forum consultivo per l'ERTMS. Il coordinatore europeo può altresì istituire gruppi di lavoro ad hoc.
5. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo, partecipano al forum del corridoio e al forum consultivo per le priorità orizzontali e forniscono al coordinatore europeo le informazioni necessarie per l'esecuzione dei compiti

specificati nel presente articolo, incluse le informazioni concernenti lo sviluppo dei corridoi, presenti nei piani nazionali infrastrutturali pertinenti.

6. Il coordinatore europeo può consultare le autorità regionali e locali, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori dei trasporti, in particolare quelli che sono membri della governance del trasporto ferroviario di merci, il settore dell'approvvigionamento, gli utenti dei trasporti e i rappresentanti della società civile in relazione al piano di lavoro e alla sua attuazione. Il coordinatore europeo competente per l'ERTMS coopera altresì strettamente con l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e l'impresa comune "Ferrovie europee", mentre il coordinatore europeo per lo spazio marittimo europeo coopera con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

### *Articolo 53*

#### **Piano di lavoro del coordinatore europeo**

1. Ciascun coordinatore europeo dei corridoi di trasporto europei e delle due priorità orizzontali redige, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento e successivamente ogni quattro anni, un piano di lavoro che fornisca un'analisi dettagliata dello stato di attuazione del corridoio o della priorità orizzontale di sua competenza e della sua conformità ai requisiti del presente regolamento, nonché delle priorità per il suo sviluppo futuro.
2. Il piano di lavoro è preparato in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati e in consultazione con il forum del corridoio e la governance del trasporto ferroviario di merci o il forum consultivo delle priorità orizzontali. Il piano di lavoro dei corridoi di trasporto europei è approvato dagli Stati membri interessati. La Commissione presenta il piano di lavoro, per informazione, al Parlamento europeo e al Consiglio.  
Nel redigere il piano di lavoro, il coordinatore europeo tiene conto del piano di attuazione di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) n. 913/2010.
3. Il piano di lavoro per il corridoio di trasporto europeo fornisce un'analisi dettagliata dello stato di attuazione del corridoio in questione, che comprende in particolare:
  - (a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio;
  - (b) un'analisi dello stato di conformità del corridoio ai requisiti delle infrastrutture di trasporto di cui al presente regolamento e dei relativi progressi compiuti;
  - (c) un'individuazione dei collegamenti mancanti e delle strozzature che ostacolano lo sviluppo del corridoio;
  - (d) un'analisi degli investimenti necessari, comprese le diverse fonti di finanziamento impegnate e/o previste per l'attuazione dei progetti necessari allo sviluppo e al completamento del corridoio;
  - (e) una descrizione delle possibili soluzioni per far fronte alle esigenze di investimento e alle strozzature, in particolare per le linee passeggeri e merci del corridoio;
  - (f) un piano con obiettivi intermedi per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, digitali, operativi e amministrativi tra i modi di trasporto e all'interno di essi e per incrementare l'efficienza dei trasporti multimodali prestando particolare attenzione alle tratte transfrontaliere e ai collegamenti nazionali mancanti.

Ai fini dell'analisi degli investimenti e della predisposizione del piano con obiettivi intermedi relativo al trasporto ferroviario di merci, il coordinatore europeo collabora con il comitato esecutivo e il comitato di gestione del corridoio di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 913/2010.

Ai fini dell'analisi degli investimenti e della predisposizione del piano con obiettivi intermedi relativo ai terminali merci multimodali, il coordinatore europeo tiene conto degli elementi dell'analisi pertinenti per il corridoio, dei piani d'azione elaborati dagli Stati membri a norma dell'articolo 35, paragrafo 4, nonché dell'elenco di cui all'articolo 19, lettera b), del regolamento (UE) n. 913/2010.

Ai fini dell'analisi degli investimenti e della predisposizione del piano con obiettivi intermedi relativo ai servizi passeggeri, il coordinatore europeo tiene conto dei risultati del monitoraggio condotto conformemente all'articolo 51, paragrafo 7, lettera b);

- (g) i risultati del monitoraggio delle prestazioni del traffico merci per ferrovia effettuato dalla governance del trasporto ferroviario di merci a norma dell'articolo 19 del regolamento (UE) n. 913/2010 e l'elenco degli obiettivi, dei traguardi e delle misure del corridoio definiti conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 913/2010, quali mezzi per soddisfare i requisiti operativi di cui all'articolo 18 del presente regolamento;
- (h) l'individuazione delle misure presso i nodi urbani pertinenti per il funzionamento efficace del corridoio e il conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti;
- (i) l'individuazione delle priorità per lo sviluppo del corridoio;
- (j) un'analisi dei possibili impatti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura e, ove opportuno, le misure proposte per migliorare la resilienza ai cambiamenti climatici;
- (k) le misure da adottare per mitigare le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento acustico e, se opportuno, altri impatti negativi sull'ambiente.

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

- (a) la definizione delle priorità nella pianificazione nazionale, attraverso l'individuazione dei problemi di attuazione e delle strozzature, comprese questioni operative, in relazione a ciascun corridoio o a ciascuna priorità orizzontale;
- (b) la programmazione di progetti e investimenti, i relativi costi e il calendario stimato per l'attuazione dei corridoi di trasporto europei o delle priorità orizzontale;
- (c) l'istituzione di un'entità unica per la costruzione e la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri.

#### *Articolo 54*

##### **Atti di esecuzione**

1. Sulla base del primo piano di lavoro dei coordinatori europei, la Commissione adotta un atto di esecuzione per ciascun piano di lavoro dei corridoi di trasporto europei e



per le due priorità orizzontali. Tale atto di esecuzione definisce le priorità per la pianificazione delle infrastrutture e degli investimenti e per il finanziamento.

2. La Commissione può adottare atti di esecuzione per l'attuazione di tratte specifiche del corridoio di trasporto europeo, in particolare per l'attuazione di tratte transfrontaliere complesse o di requisiti specifici per le infrastrutture di trasporto del corridoio di trasporto europeo o delle priorità orizzontali.
3. Gli atti di esecuzione di cui ai paragrafi 1 e 2 sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 3. La Commissione modifica gli atti di esecuzione secondo la stessa procedura ogni volta che il piano di lavoro è riveduto dal coordinatore europeo o per tenere conto dei progressi compiuti, dei ritardi riscontrati o dell'aggiornamento dei programmi nazionali.
4. Fino alla piena attuazione delle misure previste dall'atto di esecuzione, gli Stati membri interessati presentano alla Commissione una relazione annuale sui progressi compiuti, indicando in particolare gli impegni finanziari assunti nel piano di bilancio nazionale.

## **CAPO VI**

### ***DISPOSIZIONI COMUNI***

#### *Articolo 55*

##### **Comunicazione e monitoraggio**

1. Gli Stati membri informano la Commissione periodicamente e in modo completo e trasparente in merito ai progressi compiuti nella realizzazione dei progetti di interesse comune e agli investimenti effettuati a tale scopo. Tale informazione comprende la trasmissione annuale di dati attraverso il sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec). Sono compresi dati tecnici e finanziari relativi a progetti di interesse comune sulla rete transeuropea dei trasporti, nonché dati sul completamento di tale rete.
2. La Commissione garantisce che TENtec sia pubblicamente e facilmente accessibile, consentendo uno scambio automatizzato di dati con i sistemi nazionali e altre applicazioni e fonti di dati pertinenti dell'Unione. TENtec contiene informazioni aggiornate e specifiche per progetto sulle modalità e gli importi dei cofinanziamenti dell'Unione, nonché sui progressi di ciascun progetto.  

La Commissione provvede altresì a che TENtec non renda pubbliche le informazioni commerciali riservate o che potrebbero pregiudicare o influenzare indebitamente le procedure di appalto pubblico in uno Stato membro.
3. Gli Stati membri garantiscono la qualità, la completezza e la coerenza dei dati nel sistema informativo TENtec. I sistemi e le fonti di dati nazionali consentono uno scambio automatizzato di dati con TENtec.

#### *Articolo 56*

##### **Aggiornamento della rete**

1. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 60 al fine di modificare gli allegati I e II, in particolare per tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite agli articoli 20, 24 e 32. Nell'adeguare tali allegati la Commissione:
  - (a) include 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 tre anni supera la soglia pertinente;
  - (b) esclude 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 all'85 % della soglia pertinente;
  - (c) include i nodi urbani nella rete transeuropea dei trasporti, se è dimostrato che il numero degli abitanti è superiore a 100 000;
  - (d) include nella rete transeuropea dei trasporti i terminali merci multimodali individuati dallo Stato membro conformemente all'articolo 35, paragrafo 4;
  - (e) 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 al primo comma, lettere da a) a c), si basano sulle ultime statistiche disponibili pubblicate da Eurostat o, qualora tali statistiche non siano disponibili, dagli uffici statistici nazionali degli Stati membri. Gli adeguamenti di cui al primo comma, lettera d), si basano sul piano d'azione di cui all'articolo 35, paragrafo 4. Gli adeguamenti di cui al primo comma, lettera e), si basano sulle informazioni fornite dagli Stati membri interessati, in conformità dell'articolo 55, paragrafo 1.

2. Un progetto di interesse comune riguardante infrastrutture incluse recentemente nella rete transeuropea dei trasporti tramite un atto delegato adottato a norma del paragrafo 1 sono ammissibili a beneficiare dell'assistenza finanziaria dell'Unione nell'ambito degli strumenti disponibili per la rete transeuropea dei trasporti, a decorrere dalla data di entrata in vigore di tali atti delegati.

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 adottati a norma del paragrafo 1 del presente articolo. La cessazione dell'ammissibilità non incide sulle decisioni di finanziamento o sovvenzione adottate dalla Commissione prima di tale data.

3. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 60 al fine di modificare l'allegato IV allo scopo di includervi o di adeguare le mappe indicative delle reti dell'infrastruttura di trasporto di paesi vicini.

#### *Articolo 57*

#### **Impegno con i soggetti pubblici e privati**

Nella fase di pianificazione e costruzione di un progetto sono rispettate, se opportuno, le procedure nazionali riguardanti il coinvolgimento e la consultazione di autorità regionali e

locali, nonché della società civile, che sono interessate da un progetto di interesse comune. La Commissione promuove lo scambio di buone prassi al riguardo, in particolare per quanto concerne la consultazione e l'inclusione di persone in situazioni di vulnerabilità.

#### *Articolo 58*

##### **Allineamento dei piani nazionali con la politica dell'Unione in materia di trasporti**

1. Gli Stati membri provvedono affinché i piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti siano coerenti con la politica dell'Unione in materia di trasporti, con le priorità e le scadenze stabilite nel presente regolamento, con le priorità stabilite nei piani di lavoro per i corridoi e le priorità orizzontali pertinenti per gli Stati membri interessati e con gli atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 54, paragrafo 1.
2. I piani nazionali di investimento comprendono tutti i progetti di interesse comune e i relativi investimenti necessari per il completamento tempestivo della rete.
3. Gli Stati membri notificano alla Commissione i progetti di piani e programmi nazionali, o qualsiasi modifica degli stessi, nell'ottica dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, almeno dodici mesi prima della loro adozione. Entro sei mesi dalla notifica da parte dello Stato membro la Commissione può esprimere un parere in merito alla coerenza dei progetti di piani e programmi nazionali con le priorità stabilite nel presente regolamento e con le priorità stabilite nei piani di lavoro per il corridoio o i corridoi corrispondenti e per le priorità orizzontali e negli atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 54, paragrafo 1. Entro due mesi dalla notifica del parere gli Stati membri informano la Commissione in merito alle misure adottate per dare seguito alle raccomandazioni in esso formulate.

#### *Articolo 59*

##### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Ai fini dell'articolo 22, paragrafi 3 e 5, la Commissione è assistita dal comitato istituito a norma dell'articolo 7 della direttiva 91/672/CEE del Consiglio<sup>66</sup>.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### *Articolo 60*

##### **Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

---

<sup>66</sup> Direttiva 91/672/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, sul riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 29).

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 11, paragrafo 3 e all'articolo 56, paragrafi 1 e 3, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [...]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima del termine di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 3, e all'articolo 56, paragrafi 1 e 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 alla 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 a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, e dell'articolo 56, paragrafi 1 e 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 esso 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 61*

##### **Riesame**

1. Entro il 31 dicembre 2033 la Commissione, se opportuno previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, procede a una valutazione della realizzazione della rete centrale, valutandone in particolare la conformità ai requisiti di cui al presente regolamento.  
  
Tale valutazione tiene conto della relazione annuale sullo stato di avanzamento e dei piani di lavoro elaborati dai coordinatori europei rispettivamente a norma dell'articolo 51, paragrafo 5, lettera e) e dell'articolo 53, paragrafo 1.
2. Entro il 31 dicembre 2033 la Commissione, se opportuno previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, procede a un riesame della realizzazione della rete centrale estesa e della rete globale, valutando:
  - (a) la conformità al presente regolamento;
  - (b) i progressi compiuti nell'attuazione del presente regolamento;
  - (c) i cambiamenti dei flussi di trasporto di passeggeri e di merci;
  - (d) lo sviluppo degli investimenti nell'ambito delle infrastrutture nazionali di trasporto;
  - (e) la necessità di apportare modifiche al presente regolamento.La valutazione prende inoltre in esame l'impatto dei modelli di traffico in evoluzione e i pertinenti sviluppi nei piani di investimento nelle infrastrutture.

3. Nell'effettuare tale riesame la Commissione valuta se la rete centrale estesa e la rete globale previste dal presente regolamento possano conformarsi alle disposizioni dei capi II, III e IV entro i termini del 31 dicembre 2040 e del 31 dicembre 2050, a seconda dei casi, 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 estesa e la rete globale debbano essere modificate al fine di tenere conto dell'evoluzione dei flussi di trasporto e della programmazione nazionale degli investimenti.

#### *Articolo 62*

### **Ritardo nel completamento della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale**

1. In caso di ritardo significativo nell'avvio o nel completamento dei lavori sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa e sulla rete globale rispetto al calendario iniziale fissato negli atti di esecuzione conformemente all'articolo 54 o definito nei piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti o in altra documentazione di progetto pertinente, la Commissione può chiedere allo Stato membro o agli Stati membri interessati di indicare i motivi del ritardo. Lo Stato membro o gli Stati membri forniscono le ragioni del ritardo entro tre mesi dalla richiesta. Sulla base della risposta fornita, la Commissione consulta lo Stato membro o gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo.
2. Nel caso in cui la tratta soggetta a ritardo riguardi un corridoio di trasporto europeo, il coordinatore europeo viene coinvolto al fine di risolvere il problema.
3. Dopo aver esaminato i motivi forniti dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati a norma del primo comma, la Commissione può adottare una decisione indirizzata allo Stato membro o agli Stati membri interessati, constatando che il ritardo significativo nell'avvio o nel completamento dei lavori sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa o sulla rete globale è imputabile allo Stato membro o agli Stati membri senza una giustificazione obiettiva. La Commissione concede allo Stato membro o agli Stati membri interessati 6 mesi per porre rimedio al ritardo significativo.

Nel caso in cui la tratta soggetta a ritardo riguardi un progetto sostenuto con fondi dell'Unione in regime di gestione diretta, può essere avviata una riduzione dell'importo della sovvenzione e/o una modifica o una risoluzione della convenzione di sovvenzione conformemente alle norme applicabili.

#### *Articolo 63*

### **Esenzioni**

Le disposizioni concernenti le linee ferroviarie, e in particolare l'eventuale obbligo di collegare a queste ultime aeroporti e porti, così come le disposizioni relative ai parcheggi sicuri e protetti e ai terminali merci multimodali non si applicano a Cipro e Malta e alle regioni ultraperiferiche finché sul loro territorio non sia creata una rete ferroviaria.

#### *Articolo 64*

### **Modifiche del regolamento (UE) 2021/1153**

L'allegato del regolamento (UE) 2021/1153 è modificato conformemente all'allegato VI del presente regolamento.

#### *Articolo 65*

#### **Modifiche del regolamento (UE) n. 913/2010**

Il regolamento (UE) n. 913/2010 è così modificato:

(1) l'articolo 1, paragrafo 1, è sostituito dal seguente:

"1. Il presente regolamento stabilisce le regole per l'organizzazione e la gestione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo in vista dello sviluppo di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Esso stabilisce le regole per l'organizzazione, la gestione e la programmazione indicativa degli investimenti dei corridoi merci.";

(2) l'articolo 2, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

"2. In aggiunta alle definizioni di cui al paragrafo 1 si applicano le definizioni seguenti:

(a) "corridoio merci": le linee ferroviarie di trasporto merci del corridoio di trasporto europeo quale definito all'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T]\* e di cui all'allegato III di tale regolamento, ivi compresi le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature nonché i pertinenti servizi ferroviari, conformemente all'articolo 5 della direttiva 2001/14/CE;

(b) "piano di attuazione": il documento che presenta i mezzi, la strategia e le azioni che le parti interessate intendono attuare e che sono necessari e sufficienti per organizzare e gestire il corridoio merci;

(c) "terminale": l'impianto situato lungo il corridoio merci appositamente attrezzato per permettere di effettuare operazioni di carico e/o scarico di merci sui/dai treni merci, l'integrazione dei servizi ferroviari di trasporto merci con i servizi stradali, marittimi, fluviali e aerei, nonché la formazione o la modifica della composizione dei treni merci; e, ove necessario, l'espletamento di procedure frontaliere alle frontiere con paesi terzi europei;

(d) "coordinatore europeo": il coordinatore di cui all'articolo 51 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T].

\* Regolamento [...].";

(3) il titolo del capo II è sostituito dal seguente:

"ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEI CORRIDOI MERCI";

(4) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

#### *"Articolo 3*

Organizzazione e gestione dei corridoi merci

1. L'organizzazione e la gestione dei corridoi merci sono soggette a norme in materia di governance, programmazione degli investimenti, ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e gestione del traffico, conformemente al presente regolamento.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T] o in caso di modifica del tracciato di un corridoio di trasporto europeo a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, di tale regolamento, gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura competenti per la parte del corridoio merci di tale corridoio di trasporto europeo adeguano l'organizzazione e la gestione del corridoio merci entro 12 mesi dalla data della modifica.";

(5) gli articoli da 4 a 7 sono soppressi;

(6) l'articolo 8 è così modificato:

(a) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente frase:

"Il comitato esecutivo valuta regolarmente la coerenza tra gli obiettivi generali e quelli definiti dal comitato di gestione conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c).";

(b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

"7. Il comitato di gestione istituisce un gruppo consultivo composto dai gestori e proprietari dei terminali del corridoio merci, compresi, se necessario, porti marittimi e di navigazione interna. Tale gruppo consultivo può emettere un parere sulle proposte presentate dal comitato di gestione che hanno conseguenze dirette sugli investimenti e la gestione dei terminali. Esso può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di tutti questi pareri. In caso di divergenze tra il comitato di gestione e il gruppo consultivo, quest'ultimo può rivolgersi al comitato esecutivo e al coordinatore europeo interessato dal corridoio merci. Il comitato esecutivo e il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci agiscono da mediatori e comunicano tempestivamente la propria posizione. La decisione finale spetta tuttavia al comitato di gestione.";

(c) al paragrafo 8 è aggiunta la seguente frase:

"In caso di divergenze tra il comitato di gestione e il gruppo consultivo, quest'ultimo può rivolgersi al comitato esecutivo e al coordinatore europeo interessato dal corridoio merci. Il comitato esecutivo o il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci agisce da mediatore e comunica tempestivamente la propria posizione. La decisione finale spetta tuttavia al comitato di gestione.";

(d) è aggiunto il seguente paragrafo 10:

"10. Il comitato esecutivo e il comitato di gestione cooperano con il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci per sostenere lo sviluppo del traffico merci per ferrovia lungo il corridoio.";

(7) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 9*

### **Misure per lo sviluppo del corridoio merci**

1. Non oltre sei mesi prima di rendere operativo il corridoio merci, il comitato di gestione elabora un piano di attuazione e lo pubblica. Il comitato di gestione consulta i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito al progetto di piano di attuazione. Il comitato di gestione sottopone il piano di attuazione al comitato esecutivo per approvazione.

Tale piano comprende:

- (a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio merci, incluse le strozzature, e il programma di misure necessarie per migliorarne l'organizzazione e la gestione;
- (b) gli elementi essenziali dello studio di cui al paragrafo 3;
- (c) gli obiettivi dei corridoi merci, segnatamente in termini di prestazioni del corridoio merci, espresse sotto forma di qualità di servizio e capacità del corridoio merci in conformità delle disposizioni dell'articolo 19 del presente regolamento e, ove pertinente, traguardi quantitativi o qualitativi relativi a tali obiettivi. Gli obiettivi e i traguardi tengono conto dei requisiti di cui all'articolo 18 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T];
- (d) le misure volte ad attuare le disposizioni di cui agli articoli da 12 a 19 e le misure volte a migliorare le prestazioni del corridoio merci, sulla base dei risultati della valutazione di cui all'articolo 19, paragrafo 3, al fine di raggiungere gli obiettivi e i traguardi di cui alla lettera c);
- (e) le opinioni e le valutazioni dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito allo sviluppo del corridoio;
- (f) una sintesi della cooperazione e dei risultati della consultazione di cui all'articolo 11, compresi i pareri dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e una sintesi delle risposte di altri portatori di interessi.

Nell'elaborare il piano di attuazione, il comitato di gestione tiene conto degli obiettivi e delle misure contenuti nel piano di lavoro del coordinatore europeo, di cui all'articolo 53 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T]. Il piano di attuazione comprende un riferimento agli elementi del piano di lavoro che sono pertinenti per il traffico merci per ferrovia lungo il corridoio.

Il comitato di gestione riesamina e adegua regolarmente i traguardi di cui alla lettera c) e le misure di cui alla lettera d), sulla base della valutazione di cui all'articolo 19, paragrafo 3, previa consultazione dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e del coordinatore europeo.

2. Il comitato di gestione riesamina periodicamente, almeno ogni quattro anni, il piano di attuazione tenendo conto dell'evoluzione della sua attuazione, del mercato del trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio e delle prestazioni misurate secondo gli obiettivi di cui al paragrafo 1, lettera c).
  3. Il comitato di gestione esegue e aggiorna periodicamente uno studio sul mercato dei trasporti riguardante l'evoluzione del traffico registrata e prevista lungo il corridoio merci e inerente ai vari tipi di traffico, in relazione sia al trasporto merci che al trasporto passeggeri. Tale studio esamina, se necessario, anche i costi e i benefici socioeconomici derivanti dallo sviluppo del corridoio merci.
  4. Il piano di attuazione tiene conto dello sviluppo dei terminali, compresa l'analisi di mercato e prospettiva sui terminali merci multimodali, nonché i piani d'azione degli Stati membri del corridoio merci, di cui all'articolo 35, paragrafi 3 e 4, del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T].
  5. Se opportuno, il comitato di gestione adotta misure ai fini della cooperazione con le amministrazioni regionali e/o locali riguardo al piano di attuazione.";
- (8) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:



## *"Articolo 11*

### **Programmazione degli investimenti**

1. Il comitato esecutivo e il comitato di gestione di un corridoio merci cooperano con il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci in relazione alle esigenze in termini di infrastrutture e investimenti derivanti dal traffico merci per ferrovia per sostenere l'elaborazione del piano di lavoro di cui all'articolo 53 del regolamento (UE) [... - nuovo regolamento TEN-T].
2. Il comitato di gestione consulta i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito allo sviluppo dell'infrastruttura e alle esigenze di investimento. La consultazione si basa su una documentazione adeguata e aggiornata della pianificazione dell'infrastruttura a livello di corridoio e nazionale. Il comitato esecutivo garantisce un coordinamento adeguato tra queste attività di consultazione e i meccanismi di coordinamento a livello nazionale definiti all'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE.
3. La cooperazione e la consultazione riguardano in particolare:
  - (a) le esigenze di capacità del trasporto merci per ferrovia pertinenti per l'infrastruttura e la programmazione degli investimenti, tenendo conto della necessità di capacità a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, e di qualsiasi infrastruttura dichiarata saturata a norma dell'articolo 47 della direttiva 2012/34/UE;
  - (b) i requisiti dell'infrastruttura TEN-T pertinenti per il trasporto merci per ferrovia come definiti nei capi II e III del regolamento (UE) [... - nuovo regolamento TEN-T], in particolare per quanto concerne le esigenze in termini di capacità per i treni merci di lunghezza non inferiore a 740 m;
  - (c) la necessità di investimenti mirati per rimuovere strozzature locali, quali circuiti di collegamento, miglioramenti dei nodi e dell'infrastruttura dell'ultimo miglio oppure attrezzature tecniche che migliorano le prestazioni operative.";
- (9) l'articolo 19 è sostituito dal seguente:

## *"Articolo 19*

### **Qualità del servizio lungo il corridoio merci**

1. Il comitato di gestione del corridoio merci promuove la compatibilità fra i sistemi di prestazioni lungo il corridoio merci di cui all'articolo 35 della direttiva 2012/34/UE.
2. Il comitato di gestione monitora le prestazioni dei servizi forniti dai gestori dell'infrastruttura ai richiedenti nell'adempimento delle loro funzioni essenziali, nella misura in cui rientrano nell'ambito di applicazione degli articoli da 12 a 18, come pure dei servizi di trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio merci. Il monitoraggio delle prestazioni è condotto in termini qualitativi e quantitativi, se opportuno sulla base di indicatori di prestazione relativi agli obiettivi e ai traguardi del corridoio merci definiti conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c). Il comitato di gestione consulta i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e il coordinatore europeo sugli indicatori di prestazione pertinenti.
3. Il comitato di gestione valuta i risultati del monitoraggio delle prestazioni rispetto agli obiettivi e ai traguardi definiti conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, lettera

c), e ai requisiti operativi di cui all'articolo 18 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T].

4. Il comitato di gestione redige e pubblica una relazione annuale che presenta i risultati delle attività svolte a norma del presente articolo. Tale relazione presenta, in una sezione dedicata, le opinioni dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e le valutazioni delle prestazioni da essi effettuate. Il comitato di gestione sottopone la relazione annuale al comitato esecutivo per approvazione.";

(10) gli articoli 22 e 23 sono sostituiti dai seguenti:

*"Articolo 22*

### **Controllo dell'attuazione**

Ogni quattro anni a partire dalla realizzazione di un corridoio merci, il comitato esecutivo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, presenta alla Commissione i risultati del piano di attuazione relativo a tale corridoio. La Commissione analizza tali risultati e informa il comitato di cui all'articolo 21 della sua analisi.

*Articolo 23*

### **Relazione**

La Commissione esamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento. Essa trasmette una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e, successivamente, ogni quattro anni.";

(11) l'allegato del regolamento è soppresso.

*Articolo 66*

### **Abrogazione**

Il regolamento (UE) n. 1315/2013 è abrogato con effetto a decorrere dal [data di entrata in vigore del presente regolamento].

I riferimenti al regolamento (UE) n. 1315/2013 abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VII.

*Articolo 67*

### **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 Strasburgo, il

*Per il Parlamento europeo*  
*La presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*