ISSN 1977-0707

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 348

Edizione in lingua italiana

Legislazione

56° anno

20 dicembre 2013

Sommario

I *Atti legislativi*

REGOLAMENTI

★ **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** [1] 1

★ **Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010** [1] 129

Prezzo: 8 EUR

[1] Testo rilevante ai fini del SEE

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

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

(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 [1],

visto il parere del Comitato delle regioni [2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio [3] è stata rifusa, per ragioni di chiarezza, dalla decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio [4].

(2) La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento delle reti transeuropee dei trasporti contribuiscono al conseguimento di importanti obiettivi dell'Unione come previsto, tra l'altro, nella strategia Europa 2020 e nel Libro bianco della Commissione intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" ("Libro bianco"), come il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale. Essi perseguono, tra gli altri, anche gli obiettivi specifici di consentire la mobilità senza ostacoli, sicura e sostenibile delle persone e delle merci e di permettere l'accessibilità e la connettività a tutte le regioni dell'Unione, contribuendo all'ulteriore crescita economica e alla competitività in una prospettiva globale. Tali obiettivi specifici dovrebbero essere raggiunti stabilendo interconnessioni e interoperabilità tra reti di trasporto nazionali in modo efficiente e sostenibile. Ad esempio, l'interoperabilità ferroviaria potrebbe essere rafforzata attraverso soluzioni innovative volte a migliorare la compatibilità tra sistemi, quali apparecchiature di bordo e binari a scartamento multiplo.

(3) La crescita del traffico ha portato ad una maggiore congestione del trasporto internazionale. Al fine di assicurare 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 e tra Stati membri e, se del caso, con i paesi vicini e tenendo in considerazione i negoziati in corso con paesi candidati e potenziali paesi candidati.

(4) Come dichiarato nel Libro bianco, l'efficienza e l'efficacia dei trasporti possono essere notevolmente migliorate assicurando una migliore integrazione modale in tutta la rete, sotto il profilo delle infrastrutture, dei flussi informativi e delle procedure.

(5) Il Libro bianco auspica l'introduzione di una tecnologia dell'informazione e della comunicazione nel settore dei trasporti per garantire una gestione del traffico integrata e migliorata e per semplificare le procedure amministrative attraverso una migliore logistica del trasporto delle merci, la tracciabilità dei carichi e l'ottimizzazione di orari e flussi di traffico. Poiché tali misure promuovono la gestione e l'uso efficienti dell'infrastruttura di trasporto, è opportuno che rientrino nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

[1] GU C 143 del 22.5.2012, pag. 130.
[2] GU C 225 del 22.7.2012, pag. 150.
[3] Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1).
[4] Decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1).

(6) Occorre che la politica della rete transeuropea dei trasporti tenga conto dell'evoluzione della politica dei trasporti e della proprietà delle infrastrutture. Gli Stati membri sono tuttora i principali soggetti responsabili della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura di trasporto. Tuttavia, altri soggetti, anche partner del settore privato, sono diventati anch'essi rilevanti per la realizzazione di una rete transeuropea multimodale dei trasporti e per i relativi investimenti, fra cui autorità regionali e locali, gestori delle infrastrutture, concessionari e autorità portuali e aeroportuali.

(7) La rete transeuropea dei trasporti consiste in larga parte in infrastrutture già esistenti. Per raggiungere pienamente gli obiettivi della nuova politica della rete transeuropea dei trasporti, è opportuno stabilire requisiti uniformi per le infrastrutture, mediante un regolamento al quale le infrastrutture della rete transeuropea dei trasporti dovranno uniformarsi.

(8) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sviluppata attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, il ripristino e l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti e attraverso misure che ne promuovano l'uso efficiente sotto il profilo delle risorse. In casi specifici, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria è necessario a causa della mancanza di una precedente manutenzione regolare. Il ripristino è un processo volto al conseguimento dei parametri originali di costruzione delle strutture esistenti dell'infrastruttura ferroviaria associato a un miglioramento duraturo della loro qualità rispetto allo stato in cui si trovano, in sintonia con l'applicazione dei requisiti e delle disposizioni del presente regolamento.

(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 di lunga distanza come la rete ciclabile EuroVelo.

(10) Lo sviluppo ottimale della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe avvenire attraverso una struttura a due livelli, consistente in una rete globale e una rete centrale, basate su una metodologia comune e trasparente, che costituiscano il più alto livello di pianificazione di infrastrutture all'interno dell'Unione.

(11) La rete globale dovrebbe configurarsi come una rete di trasporti estesa all'intero territorio europeo in grado di garantire l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, anche quelle remote e ultraperiferiche, obiettivo perseguito anche dalla politica marittima integrata stabilita dal regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), nonché di rafforzare la coesione sociale ed economica fra di esse. È opportuno che gli orientamenti stabiliti dal presente regolamento ("orientamenti") fissino i requisiti per l'infrastruttura della rete globale, al fine di promuovere lo sviluppo di una rete di alta qualità in tutta l'Unione entro il 2050.

(12) Il Libro bianco riconosce inoltre che permangono sostanziali divergenze nelle infrastrutture di trasporto tra regioni orientali e occidentali dell'Unione. Tali divergenze devono essere superate per realizzare una rete europea di infrastrutture dei trasporti totalmente integrata.

(13) La definizione della rete centrale dovrebbe intervenire entro il 2030 ed entro tale data dovrebbero essere adottate in via prioritaria le misure necessarie al relativo sviluppo rispetto al quadro d'insieme fornito dalla rete globale. La rete centrale dovrebbe costituire la spina dorsale dello sviluppo di una rete di trasporto multimodale sostenibile e stimolare lo sviluppo dell'intera rete globale. Dovrebbe permettere all'Unione di concentrare la sua azione sulle componenti della rete transeuropea dei trasporti con il più alto valore aggiunto europeo, in particolare le tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti, i punti di connessione multimodali e le principali strozzature contribuendo così all'obiettivo enunciato nel Libro bianco, vale a dire la riduzione del 60 %, entro il 2050, delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dai trasporti rispetto ai livelli del 1990.

(14) Dovrebbe essere possibile derogare ai requisiti infrastrutturali applicabili alla rete centrale in casi debitamente giustificati, tra cui i casi in cui gli investimenti non possono essere giustificati, per esempio in zone a bassa densità demografica.

(15) La situazione specifica delle reti ferroviarie isolate o parzialmente isolate dovrebbe essere riconosciuta con l'applicazione di deroghe a determinati requisiti infrastrutturali.

(16) In sede di riesame della realizzazione della rete centrale nel 2023, la Commissione dovrebbe tener conto dei piani di attuazione nazionali e dei futuri allargamenti.

(17) La rete transeuropea dei trasporti riguarda soltanto una parte delle reti di trasporto esistenti. Nel quadro del riesame della realizzazione della rete centrale entro il 2023, la Commissione dovrebbe valutare, in cooperazione con gli Stati membri interessati, se altre parti, come talune vie navigabili interne di classe III, debbano essere integrate nella rete. Nel contesto di tale revisione, la Commissione dovrebbe anche valutare lo stato di avanzamento dei progetti e, qualora necessario, dovrebbe essere in grado di rivedere le scadenze, tenendo conto di tutti gli sviluppi che potrebbero incidere sulla probabilità che esse siano rispettate.

([1]) Regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2011, che istituisce un programma di sostegno per l'ulteriore sviluppo di una politica marittima integrata (GU L 321 del 5.12.2011, pag. 1).

(18) In sede di riesame della realizzazione della rete centrale entro il 2023, la Commissione dovrebbe valutare, previa consultazione degli Stati membri, l'opportunità di includere altre parti nella rete, in particolare i progetti prioritari di cui alla decisione n. 661/2010/UE.

(19) Al fine di istituire la rete centrale in modo coordinato e tempestivo, permettendo quindi di massimizzarne i benefici, gli Stati membri interessati dovrebbero assicurare l'adozione di misure appropriate affinché i progetti di interesse comune siano conclusi entro il 2030. Per quanto riguarda la rete globale, gli Stati membri dovrebbero compiere ogni possibile sforzo nell'ottica di completarla e adeguarsi alle pertinenti disposizioni degli orientamenti entro il 2050.

(20) È necessario individuare progetti di interesse comune in grado di contribuire alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti e che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi e corrispondano alle priorità stabilite negli orientamenti. 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.

(21) I progetti di interesse comune dovrebbero dimostrare un valore aggiunto europeo. Tipicamente i progetti transfrontalieri hanno un elevato valore aggiunto europeo, ma possono aver effetti economici diretti inferiori rispetto a progetti esclusivamente nazionali. È opportuno che tali progetti transfrontalieri siano oggetto di un intervento prioritario dell'Unione onde assicurarne l'attuazione.

(22) È altresì 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. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente dovrebbe basarsi sulla valutazione di impatto ambientale effettuata ai sensi della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

(23) Al fine di contribuire agli obiettivi di attenuazione dei cambiamenti climatici previsti nel Libro bianco sui trasporti, vale a dire la riduzione del 60 %, entro il 2050, delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990, è necessario stimare l'impatto dei gas serra derivante dalla realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto ovvero dall'ampliamento e miglioramento di quelle esistenti.

(24) 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. Dato che lo sviluppo e la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti richiedono l'applicazione comune del presente regolamento, tutte le parti della rete dovrebbero essere soggette ai diritti e agli obblighi del presente regolamento, nonché a quelli stabiliti in altro pertinente diritto nazionale e dell'Unione.

(25) La cooperazione con i paesi vicini e i paesi terzi è necessaria al fine di garantire il collegamento e l'interoperabilità tra le rispettive reti infrastrutturali. È quindi opportuno che l'Unione, ove ciò sia opportuno, promuova progetti di interesse comune con tali paesi.

(26) Al fine di conseguire l'integrazione modale in tutta la rete, è necessaria una pianificazione adeguata della rete transeuropea dei trasporti. Ciò comporta inoltre l'attuazione di requisiti specifici in tutta la rete sotto il profilo dell'infrastruttura, delle applicazioni telematiche, delle attrezzature e dei servizi. È quindi necessario garantire l'applicazione adeguata e lo sviluppo concertato di tali requisiti in tutta Europa per ogni modo di trasporto e per la loro interconnessione nell'intera rete transeuropea dei trasporti e oltre, al fine di ottenere i vantaggi dell'effetto rete e di rendere possibili operazioni di trasporto transeuropee di lungo raggio efficienti.

(27) Al fine di determinare le infrastrutture di trasporto esistenti e pianificate per la rete globale e per la rete centrale, è opportuno che le mappe siano fornite e aggiornate nel tempo per tener conto degli sviluppi dei flussi di traffico. La base tecnica di tali mappe è fornita dal sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec), che contiene un più alto livello di dettaglio per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto transeuropee.

(28) Gli orientamenti dovrebbero stabilire priorità che permettano di sviluppare la rete transeuropea dei trasporti nella tempistica stabilita.

(29) Le applicazioni telematiche sono necessarie al fine di fornire la base per ottimizzare le operazioni di traffico e di trasporto e la sicurezza del traffico, e migliorare i servizi connessi. Le informazioni ai passeggeri, tra cui le informazioni sui sistemi di prenotazione e di emissione dei biglietti, dovrebbero essere fornite in linea con il regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione ([2]).

(30) È opportuno che gli orientamenti prevedano lo sviluppo della rete globale nei nodi urbani, conformemente agli obiettivi dell'Unione in materia di mobilità urbana sostenibile, in quanto tali nodi costituiscono 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 scambio nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi.

([1]) 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).

([2]) Regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema "applicazioni telematiche per i passeggeri" del sistema ferroviario transeuropeo (GU L 123 del 12.5.2011, pag. 11).

(31) La rete transeuropea dei trasporti, grazie alle sue ampie dimensioni, dovrebbe offrire la base per l'introduzione su larga scala di nuove tecnologie e innovazioni, che, ad esempio, potrebbero contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del settore dei trasporti in Europa e ridurne l'impronta di carbonio. Ciò contribuirà agli obiettivi della strategia Europa 2020 e all'obiettivo del Libro bianco di ridurre del 60 % le emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 (sulla base dei livelli del 1990) e al tempo stesso all'obiettivo di accrescere la sicurezza dei combustibili per l'Unione. Per raggiungere tali obiettivi, occorre migliorare la disponibilità di combustibili puliti alternativi su tutta la rete transeuropea di trasporti. La disponibilità di combustibili puliti alternativi dovrebbe basarsi sulla domanda di detti combustibili e non dovrebbe essere obbligatorio prevedere presso ogni stazione di servizio l'accesso a tutti i combustibili puliti alternativi.

(32) La rete transeuropea dei trasporti deve assicurare una multimodalità efficiente al fine di permettere migliori e più sostenibili scelte modali per i passeggeri e le merci e il consolidamento di grandi volumi per trasferimenti sulle lunghe distanze. Ciò renderà la multimodalità economicamente più attraente per i passeggeri, gli utenti e gli spedizionieri.

(33) 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 disastri naturali e provocati dall'uomo sulle infrastrutture, nonché sull'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto.

(34) Durante la pianificazione delle infrastrutture, gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero attribuire la necessaria considerazione alle valutazioni del rischio e alle misure di adattamento dirette a migliorare la resilienza ai cambiamenti climatici e ai disastri ambientali.

(35) Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero eseguire valutazioni ambientali di piani e progetti, in particolare come previsto dalla direttiva 92/43/CEE del Consiglio ([1]), dalla direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]), dalla direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]), dalla direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]) e dalla direttiva 2011/92/UE onde evitare o, quando ciò non sia possibile, mitigare o compensare gli impatti negativi sull'ambiente, come la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, e proteggere in modo efficace la biodiversità.

(36) È opportuno tener conto della protezione dell'ambiente e della biodiversità come anche dei requisiti strategici del trasporto per vie navigabili interne.

(37) 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.

(38) L'infrastruttura dei trasporti dovrebbe promuovere una mobilità senza ostacoli e l'accessibilità per tutti gli utenti, in particolare le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.

(39) Gli Stati membri dovrebbero eseguire valutazioni ex ante dell'accessibilità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi.

(40) La rete centrale dovrebbe costituire un sottoinsieme della rete globale cui si sovrappone. Essa dovrebbe rappresentare i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete transeuropea dei trasporti, secondo le necessità del traffico, e dovrebbe essere multimodale, cioè includere tutti i modi di trasporto e le loro connessioni nonché sistemi pertinenti di gestione del traffico e delle informazioni.

(41) La rete centrale è stata individuata sulla base di una metodologia di pianificazione obiettiva. Tale metodologia ha identificato i più importanti nodi urbani, porti e aeroporti nonché i punti di attraversamento delle frontiere. Ove possibile, si tratta di nodi principali connessi mediante collegamenti multimodali, purché siano economicamente validi, ecosostenibili 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.

(42) Per realizzare la rete centrale nella tempistica prevista, si potrebbe utilizzare un approccio per corridoi quale strumento per coordinare diversi progetti su base transnazionale e per sincronizzare lo sviluppo del corridoio, in modo da ottenere i massimi vantaggi sul piano della rete. Tale strumento non dovrebbe essere inteso come base per la prioritizzazione di taluni progetti relativi alla rete centrale. I corridoi della rete centrale dovrebbero contribuire a sviluppare l'infrastruttura della rete centrale 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.

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) 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).

([4]) 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).

(43) È opportuno inoltre che i corridoi della rete centrale perseguano obiettivi più ampi in materia di politica dei trasporti e facilitino l'interoperabilità, l'integrazione modale e le operazioni multimodali. Ciò dovrebbe permettere lo sviluppo di appositi corridoi, ottimizzati sotto il profilo delle emissioni, che minimizzino quindi l'impatto sull'ambiente e rafforzino la competitività, e che siano interessanti anche per la loro affidabilità, la congestione limitata e i bassi costi operativi e amministrativi. È opportuno che l'approccio per corridoi sia trasparente e chiaro e che la loro gestione non provochi ulteriori oneri amministrativi o costi.

(44) Di concerto con lo Stato membro interessato, è opportuno che i coordinatori europei previsti dal presente regolamento facilitino l'elaborazione di misure per la progettazione della corretta struttura di governance e per l'individuazione delle fonti di finanziamento, sia private che pubbliche, per progetti transfrontalieri complessi per ciascun corridoio della rete centrale. I coordinatori europei dovrebbero facilitare l'attuazione coordinata dei corridoi della rete centrale.

(45) l ruolo dei coordinatori europei riveste un'importanza primaria per lo sviluppo dei corridoi e la cooperazione lungo i medesimi.

(46) I corridoi della rete centrale dovrebbero essere in linea con i corridoi ferroviari merci istituiti in conformità al regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo ([1]), nonché con il piano europeo di attuazione del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2009/561/CE della Commissione ([2]).

(47) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la pianificazione 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) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]). Analogamente, esso dovrebbe mirare ad allineare e combinare i finanziamenti provenienti da pertinenti strumenti interni ed esterni, come i fondi strutturali e di coesione, il fondo d'investimento per la politica di vicinato e lo strumento di assistenza preadesione (IPA) ([4]), e i finanziamenti provenienti dalla Banca europea per gli investimenti, dalla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e da altre istituzioni finanziarie.

(48) Al fine di aggiornare le mappe che figurano nell'allegato I alla luce delle possibili modifiche risultanti dall'uso effettivo di determinati elementi dell'infrastruttura di trasporto analizzati a fronte di soglie quantitative prestabilite, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE"), fatto salvo l'articolo 172 di tale trattato, riguardo alle 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. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(49) 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 della società civile locale interessate da tale progetto.

(50) I quadri europei e nazionali per la pianificazione e la realizzazione dell'infrastruttura di trasporto, nonché per la fornitura di servizi di trasporto, offrono ai soggetti interessati l'opportunità di contribuire al conseguimento degli obiettivi del presente regolamento. Il nuovo strumento per la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti, ossia i corridoi della rete centrale, è un mezzo potente per realizzare i potenziali rispettivi dei soggetti interessati, a promuovere la cooperazione tra di loro e a rafforzare la complementarietà con le azioni degli Stati membri.

(51) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]).

(52) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, in particolare l'istituzione e lo sviluppo coordinati della rete transeuropea di trasporti, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, 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.

([1]) 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).

([2]) Decisione 2009/561/CE della Commissione, del 22 luglio 2009, recante modifica della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 194 del 25.7.2009, pag. 60).

([3]) Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, recante modifica al Regolamento (UE) n. 913/2010 e ce abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (Cfr. pag. 129 della presente Gazzetta ufficiale).

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

([5]) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(53) È opportuno abrogare la decisione n. 661/2010/EU.

(54) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, onde consentire la tempestiva adozione degli atti delegati e degli atti di esecuzione, a norma del presente regolamento,

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 comprendente una struttura a doppio strato che consiste nella rete globale e nella rete centrale; quest'ultima è istituita sulla base della rete globale.

2. Il presente regolamento individua progetti di interesse comune e specifica i requisiti da rispettare per la gestione dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti.

3. Il presente regolamento stabilisce le priorità per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

4. Il presente regolamento prevede misure per la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. La realizzazione dei progetti di interesse comune dipende dal loro grado di maturità, dalla conformità con le procedure giuridiche dell'Unione e nazionali e dalla disponibilità di risorse finanziarie, fatto salvo l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alla rete transeuropea dei trasporti quale figura nelle mappe contenute nell'allegato I. La rete transeuropea dei trasporti comprende infrastrutture di trasporto e applicazioni telematiche, nonché misure che promuovono la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura e rendono possibili l'istituzione e la gestione 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 sulle vie navigabili interne, il trasporto stradale, il trasporto marittimo, il trasporto aereo e il trasporto multimodale, di cui alle pertinenti sezioni del capo II.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) "progetto di interesse comune": un progetto realizzato in conformità dei requisiti del presente regolamento e nel rispetto delle disposizioni ivi contenute;

b) "paese vicino": un paese che rientra nella politica europea di vicinato, compreso il partenariato strategico, nella politica di allargamento, e nello Spazio economico europeo o nell'Associazione europea di libero scambio;

c) "paese terzo": un paese vicino o qualsiasi altro paese con il quale l'Unione può cooperare per conseguire gli obiettivi perseguiti dal presente regolamento;

d) "valore aggiunto europeo": il valore di un progetto che, in aggiunta al valore potenziale per il solo Stato membro in questione, determina un miglioramento significativo dei collegamenti e dei flussi di trasporto fra gli Stati membri dimostrabile attraverso miglioramenti in termini di efficienza, sostenibilità, concorrenza o coesione, conformemente agli obiettivi di cui all'articolo 4;

e) "gestore dell'infrastruttura": qualsiasi organo o impresa responsabile in particolare della realizzazione o della manutenzione di un'infrastruttura di trasporto, compresa eventualmente anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura;

f) "applicazioni telematiche": sistemi che utilizzano le tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione o del posizionamento/localizzazione al fine di gestire con efficacia le infrastrutture, la mobilità e il traffico sulla rete transeuropea dei trasporti e fornire servizi a valore aggiunto a cittadini e operatori, tra cui sistemi per un uso della rete sicuro, ecologico ed efficiente sotto il profilo della capacità. Essi possono anche includere dispositivi di bordo, a condizione che formino un sistema indivisibile con i corrispondenti componenti dell'infrastruttura e comprendono i sistemi, le tecnologie e i servizi di cui ai punti da g bis) a l);

g) "sistema di trasporto intelligente" (ITS): sistema specificato dalla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio [1];

h) "sistema di gestione del traffico aereo": sistema specificato nel regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio [2] e nel piano di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa ("piano di modernizzazione ATM") specificato nel regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio [3];

[1] 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)***.

[2] Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26).

[3] Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) (GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1).

i) "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 nel lungo raggio delle navi (LRIT) e da sistemi radar costieri e di radiocomunicazioni previsti dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), compresa l'integrazione dei sistemi nazionali di informazione di dati marittimi mediante SafeSeaNet;

j) "servizi d'informazione fluviale (RIS)": tecnologie di informazione e comunicazione sulle vie navigabili interne come specificato dalla direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]);

k) "servizi marittimi elettronici": servizi che utilizzano tecnologie dell'informazione avanzate e interoperabili nel settore del trasporto marittimo per semplificare le procedure amministrative e facilitare il transito delle merci in mare e nelle aree portuali, compresi i servizi di interfaccia unica come l'interfaccia unica marittima di cui alla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]), i sistemi delle comunità portuali e i pertinenti sistemi informativi doganali;

l) "sistema europeo di gestione del traffico ferroviario" (ERTMS): sistema definito nella decisione 2006/679/CE della Commissione ([4]) e nella decisione 2006/860/CE della Commissione ([5]);

m) "tratta transfrontaliera": la tratta che assicura la continuità di un progetto di interesse comune tra i nodi urbani più vicini ai due lati della frontiera di due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese vicino;

n) "trasporto multimodale": trasporto di passeggeri o merci o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto;

o) "interoperabilità": la capacità, comprese tutte le condizioni regolamentari, tecniche e operative, dell'infrastruttura di un modo di trasporto di consentire i flussi di traffico sicuri e ininterrotti, atti a conseguire i livelli di rendimento richiesti per detta infrastruttura o modo;

p) "nodo urbano": un'area urbana dove l'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti, come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, piattaforme logistiche e terminali merci, sia interni che circostanti all'area urbana, è collegata con altre parti di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale;

q) "strozzatura": barriera fisica, tecnica o funzionale che introduce un'interruzione in un sistema, compromettendo la continuità dei flussi su lunghe distanze o transfrontaliera, e che può essere eliminata mediante la creazione di nuove infrastrutture o il sostanziale ammodernamento delle infrastrutture esistenti, che potrebbero apportare notevoli miglioramenti atti a risolvere le limitazioni dovute alle strozzature stesse;

r) "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;

s) "terminale merci": struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto o tra due sistemi ferroviari diversi e per lo stoccaggio temporaneo delle merci, quale un porto, un porto interno, un aeroporto o un terminale ferroviario-stradale;

t) "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 ai sensi della direttiva 2011/92/UE.

u) "rete isolata": la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo lo standard europeo (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;

v) "regione NUTS": una regione definita nella nomenclatura delle unità territoriali per la statistica;

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1)

([4]) Decisione 2006/679/CE della Commissione, del 28 marzo 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 284 del 16.10.2006, pag. 1).

([5]) Decisione 2006/860/CE della Commissione, del 7 novembre 2006, riguardante una specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità recante modifica all'allegato A della decisione 2006/679/CE riguardante la specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 342 del 7.12.2006, pag. 1).

w) "combustibili puliti alternativi": combustibili quali l'energia elettrica e l'idrogeno, i biocarburanti (liquidi), i carburanti di sintesi, il metano (gas naturale (GNC e GNL) e biometano) e il gas di petrolio liquefatto (GPL) che fungono, almeno in parte, da sostituto delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto, contribuiscono alla sua decarbonizzazione e migliorano le prestazioni ambientali del settore dei trasporti.

Articolo 4

Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti

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, efficiente e sostenibile, 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 coesione, attraverso:

i) l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane e le zone scarsamente popolate;

ii) riduzione del divario esistente fra Stati membri a livello di qualità dell'infrastruttura;

iii) sia per il traffico passeggeri che per quello merci, l'interconnessione tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio, da un lato, e il traffico regionale e locale, dall'altro;

iv) un'infrastruttura di trasporto che riflette le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata di tutte le regioni europee;

b) l'efficienza, attraverso:

i) la rimozione delle strozzature e la realizzazione di collegamenti mancanti, sia all'interno delle infrastrutture di trasporto che nei punti di collegamento tra di esse, all'interno dei territori degli Stati membri e tra di essi;

ii) l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto nazionali;

iii) l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto;

iv) la promozione di trasporti economicamente efficienti e di alta qualità, che contribuiscano all'ulteriore crescita e competitività economica;

v) l'uso efficiente dell'infrastruttura nuova ed esistente;

vi) l'applicazione efficace in termini di costi di concetti operativi e tecnologici innovativi;

c) la sostenibilità, attraverso:

i) lo sviluppo di tutti i modi di trasporto in maniera coerente con la realizzazione di trasporti sostenibili ed economicamente efficienti nel lungo termine;

ii) un contributo agli obiettivi di trasporti puliti e a basse emissioni di gas a effetto serra e di carbonio, alla sicurezza dei combustibili, alla riduzione dei costi esterni e alla protezione dell'ambiente;

iii) la promozione di trasporti a basse emissioni di carbonio, con l'obiettivo di ridurre significativamente entro il 2050 le emissioni di CO_2, in linea con i pertinenti obiettivi di riduzione del CO_2 dell'Unione;

d) maggiori benefici per tutti gli utenti, attraverso:

i) il soddisfacimento delle esigenze di trasporto e mobilità dei suoi utenti all'interno dell'Unione e nelle relazioni con i paesi terzi;

ii) la garanzia di standard qualitativi sicuri e di elevata qualità, sia per il trasporto di passeggeri che per quello di merci;

iii) il sostegno alla mobilità anche in caso di disastri naturali o provocati dall'uomo e assicurando l'accessibilità ai servizi di emergenza e di soccorso.

iv) l'istituzione di requisiti di infrastruttura, in particolare nel settore dell'interoperabilità, della protezione e della sicurezza, che serviranno a garantire la qualità, l'efficienza e la sostenibilità dei servizi di trasporto;

v) l'accessibilità per le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.

Articolo 5

Rete efficiente sotto il profilo delle risorse

1. La rete transeuropea dei trasporti è pianificata, sviluppata e gestita secondo criteri di efficienza nell'impiego delle risorse attraverso:

a) lo sviluppo, il miglioramento e la manutenzione dell'infrastruttura di trasporto esistente;

b) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture;

c) l'introduzione di nuove tecnologie e di applicazioni telematiche, ove giustificata in termini economici;

d) la presa in considerazione delle possibili sinergie con altre reti, in particolare le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni;

e) la valutazione degli impatti ambientali strategici, con l'istituzione di piani e programmi appropriati, e degli impatti sulla mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici;

f) misure dirette a pianificare ed espandere la capacità delle infrastrutture laddove necessario;

g) un'adeguata considerazione della vulnerabilità dell'infrastruttura dei trasporti per quanto riguarda i cambiamenti climatici nonché le calamità naturali o provocate dall'uomo, al fine di far fronte a tali sfide.

2. Nel pianificare e nello sviluppare la rete transeuropea dei trasporti, gli Stati membri, le autorità regionali tengono conto delle situazioni particolari nelle varie regioni dell'Unione, quali, in particolare, gli aspetti turistici e le caratteristiche topografiche delle regioni interessate. Essi possono adeguare il tracciato della rotta delle sezioni entro i limiti di cui all'articolo 49, paragrafo 4, lettera c), garantendo al contempo il rispetto dei requisiti ivi stabiliti.

Articolo 6

La struttura a doppio strato della rete transeuropea dei trasporti

1. Lo sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti è conseguito in particolare realizzando una struttura a doppio strato, basata su un approccio metodologico coerente e trasparente, comprendente una rete globale e una rete centrale.

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. Essa è individuata e sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo II.

3. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Essa è individuata e sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo III.

Articolo 7

Progetti di interesse comune

1. I progetti di interesse comune contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, il ripristino e l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto esistenti e attraverso misure che promuovono l'uso efficiente della rete sotto il profilo delle risorse.

2. Un progetto d'interesse comune:

a) contribuisce al raggiungimento degli obiettivi che rientrano in almeno due delle quattro categorie di cui all'articolo 4;

b) è conforme a quanto disposto nel capo II e, se riguarda la rete centrale, anche a quanto disposto nel capo III;

c) ha una sostenibilità economica sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico;

d) dimostra di possedere un valore aggiunto europeo.

3. Un progetto di interesse comune può comprendere il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità e le procedure per l'ottenimento di permessi, la realizzazione 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.

5. I progetti di interesse comune sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione nell'ambito degli strumenti disponibili per la rete transeuropea dei trasporti.

Articolo 8

Cooperazione con paesi terzi

1. L'Unione può sostenere, anche finanziariamente, progetti di interesse comune per collegare la rete transeuropea dei trasporti alle reti infrastrutturali dei paesi vicini nella misura in cui tali progetti:

a) collegano la rete centrale ai punti di attraversamento della frontiera e riguardano l'infrastruttura necessaria per garantire la fluidità del flusso di traffico, delle verifiche di frontiera, della sorveglianza di frontiera e delle altre procedure di controllo di frontiera;

b) garantiscono il collegamento fra la rete centrale e le reti dei trasporti dei paesi terzi, con l'obiettivo di maggior crescita economica e competitività;

c) completano le infrastrutture di trasporto dei paesi terzi che fungono da collegamento fra sezioni della rete centrale situate nell'Unione;

d) realizzano sistemi di gestione del traffico in quei paesi;

e) promuovono il trasporto marittimo e le autostrade del mare escludendo il sostegno finanziario ai porti dei paesi terzi;

f) facilitano il trasporto per vie navigabili interne con i paesi terzi.

Tali progetti incrementano la capacità o l'utilità della rete transeuropea dei trasporti in uno o più Stati membri.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, l'Unione può cooperare con paesi terzi per promuovere altri progetti, senza fornire sostegno finanziario, nella misura in cui tali progetti sono volti a:

a) promuovere l'interoperabilità tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti dei paesi terzi;

b) promuovere l'estensione della politica della rete transeuropea dei trasporti ai paesi terzi;

c) facilitare il trasporto aereo con i paesi terzi, 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;

d) facilitare il trasporto marittimo e promuovere le autostrade del mare con i paesi terzi.

3. I progetti di cui al paragrafo 2, lettere a) e d), devono essere conformi alle pertinenti disposizioni del capo II.

4. L'allegato III contiene mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti estese a specifici paesi vicini.

5. L'Unione può utilizzare con i paesi vicini gli esistenti strumenti finanziari e di coordinamento, o può istituirne di nuovi da utilizzare, come il fondo di investimento per la politica di vicinato (NIF) o lo strumento di assistenza preadesione (IPA) per la promozione di progetti di interesse comune.

6. Le disposizioni del presente articolo sono soggette alle pertinenti procedure relative agli accordi internazionali di cui all'articolo 218 TFUE.

CAPO II

LA RETE GLOBALE

Articolo 9

Disposizioni generali

1. La rete globale:

a) è specificata nelle mappe e negli elenchi di cui di cui all'allegato I e alla parte 2 dell'allegato II;

b) è ulteriormente specificata attraverso la descrizione dei componenti dell'infrastruttura;

c) soddisfa i requisiti relativi alle infrastrutture di trasporto stabiliti nel presente capo;

d) costituisce la base per l'individuazione di progetti di interesse comune;

e) tiene conto dei limiti fisici e delle particolarità topografiche delle infrastrutture di trasporto degli Stati membri quali individuati nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI).

2. Gli Stati membri compiono ogni possibile sforzo allo scopo di completare la rete globale e conformarsi alle pertinenti disposizioni del presente capo entro il 31 dicembre 2050.

Articolo 10

Priorità generali

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

a) garantire una migliore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'Unione tenendo nel contempo conto del caso specifico delle isole, delle reti isolate, e delle regioni scarsamente popolate, periferiche e ultraperiferiche;

b) garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi;

c) realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle tratte transfrontaliere;

d) promuovere l'utilizzo efficiente e sostenibile dell'infrastruttura e, ove necessario, aumentare la capacità;

e) migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo della sicurezza, della protezione, dell'efficienza, della resilienza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, alle calamità, delle prestazioni ambientali, delle condizioni sociali, dell'accessibilità per tutti gli utenti, in particolare le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili, nonché della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico;

f) realizzare e installare applicazioni telematiche e promuovere uno sviluppo tecnologico innovativo.

2. Al fine di integrare le misure di cui al paragrafo 1, è dedicata un'attenzione particolare alle misure necessarie per:

a) garantire la sicurezza dei combustibili grazie a una maggiore efficienza energetica e promuovere l'utilizzo di fonti energetiche e sistemi di propulsione alternativi e in particolare a basse o a zero emissioni di carbonio;

b) la mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;

c) rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare quelli relativi all'interoperabilità della rete transeuropea di trasporti e alla concorrenza.

SEZIONE 1

Infrastruttura del trasporto ferroviario

Articolo 11

Componenti dell'infrastruttura

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

a) linee ferroviarie convenzionali e ad alta velocità, compresi:

i) binari di raccordo;

ii) gallerie;

iii) ponti;

b) terminali merci e piattaforme logistiche per il trasbordo di merci all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;

c) stazioni lungo le linee indicate nell'allegato I per il trasferimento di passeggeri all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;

d) connessioni di stazioni, terminali merci e piattaforme logistiche con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;

e) le attrezzature connesse;

f) applicazioni telematiche.

2. Le linee ferroviarie assumono una delle forme seguenti:

a) linee ferroviarie per il trasporto ad alta velocità che sono:

i) costruite appositamente per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 km/h;

ii) linee convenzionali specificamente adattate per velocità dell'ordine di 200 km/h;

iii) linee appositamente adattate per l'alta velocità aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità;

b) linee ferroviarie per il trasporto convenzionale.

3. L'attrezzatura tecnica associata alle linee ferroviarie può comprendere i sistemi di elettrificazione, le attrezzature per la salita e la discesa dei passeggeri e il carico e lo scarico delle merci nelle stazioni, le piattaforme logistiche e i terminali merci. Essa può comprendere qualsiasi impianto, come gli impianti automatici per il cambio dello scartamento, necessario a garantire il funzionamento efficiente e sicuro dei veicoli, tra cui la riduzione del loro impatto ambientale, e a migliorare l'interoperabilità.

Articolo 12

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

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

2. Gli Stati membri garantiscono che l'infrastruttura ferroviaria:

a) fatta eccezione per le reti isolate, sia dotata del sistema ERTMS;

b) sia conforme alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio [1] e alle sue misure di attuazione, allo scopo di assicurare l'interoperabilità della rete globale;

c) sia conforme ai requisiti della STI adottati a norma dell'articolo 6 della direttiva 2008/57/CE, tranne quando ciò sia consentito dalla pertinente STI o nell'ambito della procedura di cui all'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE;

d) fatta eccezione per le reti isolate, sia completamente elettrificata, sia in termini di binari che di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra;

e) sia conforme ai requisiti stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio [2], per quanto attiene l'accesso agli scali merci.

3. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni per i requisiti che vanno al di là di quelli previsti dalla direttiva 2008/57/CE riguardo all'ERTMS e all'elettrificazione.

Articolo 13

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

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

a) installazione dell'ERTMS;

b) migrazione allo scartamento nominale di 1 435 mm;

c) 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;

d) ottemperanza ai requisiti concernenti l'infrastruttura e miglioramento dell'interoperabilità;

e) miglioramento della sicurezza dei passaggi a livello;

[1] Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

[2] 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).

f) se del caso, collegamento dell'infrastruttura di trasporto su rotaia con l'infrastruttura dei porti delle vie navigabili interne.

SEZIONE 2

Infrastruttura di trasporto per vie navigabili interne

Articolo 14

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura delle vie navigabili comprende in particolare:

a) fiumi;

b) canali;

c) laghi;

d) infrastrutture connesse come chiuse, elevatori, ponti, invasi e misure associate di prevenzione delle inondazioni che possono produrre effetti positivi sulla navigazione interna;

e) porti interni che comprendono l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale;

f) le attrezzature connesse;

g) le applicazioni telematiche, inclusi i RIS;

h) connessioni di porti di navigazione interna con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;

2. Per far parte della rete globale, i porti interni hanno un volume annuo di trasbordo merci superiore alle 500 000 tonnellate. Il volume totale annuo del trasbordo merci si basa sulla media triennale disponibile più recente, pubblicata da Eurostat.

3. Le attrezzature connesse alle vie navigabili interne possono includere le attrezzature per il carico e lo scarico delle merci nei porti interni. Le attrezzature associate possono comprendere in particolare sistemi propulsivi e operativi che riducono i livelli di inquinamento, ad esempio idrico e atmosferico, il consumo energetico e le emissioni di carbonio. Esse possono altresì comprendere gli impianti di raccolta dei rifiuti, gli impianti elettrici sulla terraferma e gli impianti di raccolta degli oli usati, come pure dispositivi rompighiaccio, attrezzature per ricerche idrogeologiche e per il dragaggio del porto e degli accessi al porto per garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno.

Articolo 15

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri garantiscono che i porti interni siano collegati con l'infrastruttura stradale o ferroviaria.

2. I porti interni offrono almeno un terminale merci aperto a tutti gli operatori in modo non discriminatorio e applicano tariffe trasparenti.

3. Gli Stati membri garantiscono che:

a) fiumi, canali e laghi siano conformi ai requisiti minimi delle vie navigabili di classe IV come stabilito dalla nuova classificazione delle vie navigabili interne stabilita dalla conferenza europea dei ministri dei trasporti (CEMT) e che vi sia altezza libera di passaggio sotto i ponti, fatti salvi gli articoli 35 e 36 del presente regolamento.

Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni dai requisiti in materia di pescaggio (meno di 2,50 m) e di altezza minima sotto i ponti (meno di 5,25 m);

b) fiumi, canali e laghi siano mantenuti per preservare lo stato di buona navigazione; nel rispetto del diritto ambientale applicabile;

c) fiumi, canali e laghi siano dotati di RIS.

Articolo 16

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura delle vie navigabili interne

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

a) per quanto riguarda le vie navigabili esistenti: attuare le misure necessarie per raggiungere gli standard delle vie navigabili interne di classe IV;

b) ove opportuno, raggiungere standard più elevati per la modernizzazione delle vie navigabili esistenti e la creazione di nuove vie navigabili in conformità degli aspetti infrastrutturali tecnici della CEMT, al fine di soddisfare la domanda del mercato;

c) realizzare le applicazioni telematiche, inclusi i RIS;

d) collegare l'infrastruttura dei porti interni con l'infrastruttura del trasporto merci ferroviario e stradale;

e) prestare particolare attenzione ai fiumi a corrente libera prossimi allo stato naturale e che per tale motivo possono essere soggetti a misure specifiche;

f) promuovere i trasporti sostenibili per vie navigabili interne;

g) modernizzare ed estendere la capacità dell'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale.

SEZIONE 3

Infrastrutture del trasporto stradale

Articolo 17

Componenti dell'infrastruttura

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

a) strade di alta qualità, inclusi:

i) ponti;

ii) gallerie;

iii) raccordi;

iv) attraversamenti;

v) interscambi;

vi) corsie di emergenza;

b) aree di parcheggio e di sosta;

c) le attrezzature connesse;

d) le applicazioni telematiche, inclusi gli ITS;

e) terminali merci e piattaforme logistiche;

f) connessioni di terminali merci e piattaforme logistiche con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;

g) autostazioni.

2. Le strade di alta qualità di cui al paragrafo 1, lettera a), sono quelle che svolgono un ruolo importante nel trasporto di merci e passeggeri di lungo raggio, collegano i principali centri urbani ed economici, sono interconnesse con altri modi di trasporto e collegano le regioni NUTS 2 montuose, remote, senza accesso al mare e periferiche con le regioni centrali dell'Unione. Si provvede all'adeguata manutenzione di tali strade per garantire la sicurezza del traffico.

3. Le strade di alta qualità sono quelle specificamente progettate e costruite per il traffico motorizzato e può trattarsi di autostrade, superstrade o strade strategiche convenzionali.

a) Un'autostrada è una strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non serve le proprietà che la costeggiano e che:

i) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, da altri mezzi;

ii) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale e

iii) è specificamente contraddistinta dalla segnaletica come autostrada;

b) una superstrada è una strada destinata al traffico motorizzato accessibile principalmente attraverso interscambi o raccordi controllati e che:

i) prevede il divieto di sosta e parcheggio sulla carreggiata destinata alla circolazione e

ii) non presenta intersezioni a raso con alcuna linea ferroviaria o sede tranviaria;

c) una strada strategica convenzionale è una strada diversa da un'autostrada o da una superstrada, ma è ancora una strada di alta qualità di cui ai paragrafi 1 e 2.

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

Articolo 18

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

Gli Stati membri garantiscono che:

a) le strade siano conformi alle disposizioni dell'articolo 17, paragrafo 3, lettere a), b) o c);

b) la sicurezza dell'infrastruttura del trasporto stradale sia garantita, controllata e, se necessario, migliorata in base alla procedura prevista dalla direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]);

c) le gallerie stradali la cui lunghezza supera i 500 m siano conformi alla direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]);

d) ove applicabile, l'interoperabilità dei sistemi di riscossione dei pedaggi sia assicurata in conformità alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) e alla decisione 2009/750/CE della Commissione ([4]);

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124).

([4]) Decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici (GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11).

e) qualsiasi sistema di trasporto intelligente introdotto da un'autorità pubblica su un'infrastruttura stradale sia conforme alla direttiva 2010/40/UE e sia utilizzato in modo conforme agli atti delegati adottati a titolo di tale direttiva.

Articolo 19

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura stradale

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

a) miglioramento e promozione della sicurezza stradale;

b) utilizzo di ITS, in particolare di sistemi di gestione multimodale delle informazioni e del traffico, e sistemi di comunicazione e pagamento integrati;

c) introduzione di nuove tecnologie e innovazioni per promuovere trasporti a basse emissioni di carbonio;

d) predisposizione di appositi spazi di parcheggio per gli utenti commerciali che offrano un adeguato livello di protezione e sicurezza.

e) attenuazione dell'attuale congestione stradale.

SEZIONE 4

Infrastruttura del trasporto marittimo e autostrade del mare

Articolo 20

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto marittimo comprende, in particolare:

a) lo spazio marittimo;

b) i canali marittimi;

c) i porti marittimi, compresa l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale;

d) le connessioni dei porti con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;

e) dighe, chiuse e banchine;

f) ausili alla navigazione;

g) accessi ai porti e tratti navigabili;

h) frangiflutti;

i) le autostrade del mare;

j) le attrezzature connesse;

k) le applicazioni telematiche, compresi i servizi marittimi elettronici e il VTMIS.

2. I porti marittimi sono punti di entrata e uscita per le infrastrutture terrestri della rete globale e soddisfano almeno uno dei seguenti criteri:

a) il volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1 % del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;

b) il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1 % del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;

c) il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale;

d) il porto marittimo è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.

3. Le attrezzature connesse alle infrastrutture del trasporto marittimo possono comprendere, in particolare, attrezzature per la gestione del traffico e del carico merci, per la riduzione degli effetti negativi, compresi quelli ambientali, 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 ricerche idrogeologiche, per il dragaggio, la manutenzione e la protezione del porto e degli accessi al porto.

Articolo 21

Autostrade del mare

1. Le autostrade del mare, che rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti, contribuiscono alla realizzazione di uno spazio europeo dei trasporti marittimi senza barriere. Le autostrade del mare consistono in rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti, come anche in formalità amministrative semplificate che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con il retroterra. Le autostrade del mare comprendono:

a) i collegamenti marittimi tra porti marittimi della rete globale o tra un porto della rete globale e un porto di un paese terzo qualora tali collegamenti siano di importanza strategica per l'Unione;

b) impianti portuali, terminali merci, piattaforme logistiche e interporti situati al di fuori dell'area portuale ma associati alle operazioni portuali, tecnologie di informazione e comunicazione (TIC) come sistemi elettronici di gestione della logistica, e procedure doganali, amministrative e di protezione e sicurezza, in almeno uno Stato membro;

c) infrastrutture per l'accesso diretto alla terra e al mare.

2. I progetti di interesse comune per le autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti sono proposti da almeno due Stati membri. Essi comprendono:

a) un collegamento marittimo e le sue connessioni con il retroterra all'interno della rete centrale tra due o più porti della rete centrale; o

b) un collegamento marittimo e le sue connessioni con il retroterra tra un porto della rete centrale e porti della rete globale, con un'attenzione speciale per le connessioni con il retroterra dei porti della rete centrale e globale.

3. I progetti di interesse comune per le autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti possono comprendere anche attività che comportano più ampi benefici e non sono collegate a porti specifici, come servizi e azioni per sostenere la mobilità di persone e merci, le attività per migliorare le prestazioni ambientali, ad esempio l'erogazione di elettricità da reti elettriche terrestri che aiuterebbero le navi a ridurre le emissioni, per rendere disponibili dispositivi rompighiaccio, le attività dirette a garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, le operazioni di dragaggio, e gli impianti di rifornimento di combustibili alternativi, nonché l'ottimizzazione dei processi, delle procedure e dell'elemento umano, le piattaforme TIC e i sistemi di informazione, tra cui sistemi di gestione del traffico e di comunicazione elettronica.

4. Entro due anni dalla sua designazione, ai sensi dell'articolo 45, il coordinatore europeo delle autostrade del mare presenta un piano di attuazione dettagliato relativo alle autostrade del mare basandosi su esperienze e sviluppi relativi ai trasporti marittimi dell'Unione come anche al traffico previsto su dette autostrade.

Articolo 22

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri garantiscono che:

a) i porti marittimi siano connessi con linee ferroviarie o strade e, ove possibile, vie navigabili interne della rete globale, salvo ove limitazioni fisiche impediscano tali connessioni;

b) i porti marittimi che assicurano il traffico merci offrano almeno un terminale che sia aperto agli utenti in modo non discriminatorio e applichi tariffe trasparenti;

c) i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari colleghino due mari o permettano di accedere a porti marittimi dal mare e corrispondano almeno alle vie navigabili interne di classe VI.

2. Gli Stati membri garantiscono che i porti dispongano delle attrezzature necessarie a contribuire alle prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in conformità alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), e nel rispetto della pertinente normativa dell'UE.

3. Gli Stati membri attuano il sistema VTMIS e SafeSeaNet come previsto nella direttiva 2002/59/CE e forniscono servizi marittimi elettronici, compresi, in particolare, servizi marittimi di interfaccia unica, come previsto dalla direttiva 2010/65/UE.

Articolo 23

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura marittima

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

a) promuovere le autostrade del mare, compresa la navigazione su rotte brevi, favorire lo sviluppo delle connessioni con l'entroterra e, in particolare, sviluppare misure che migliorino le prestazioni ambientali del trasporto marittimo secondo i requisiti applicabili in conformità del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali pertinenti;

b) l'interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili interne;

c) l'attuazione del VTMIS e dei servizi marittimi elettronici;

d) l'introduzione di nuove tecnologie e l'innovazione per la promozione di combustibili alternativi e il trasporto marittimo ad efficienza energetica, ivi compreso il GNL;

e) modernizzare ed estendere la capacità dell'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale.

([1]) Direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81).

SEZIONE 5

Infrastruttura del trasporto aereo

Articolo 24

Componenti dell'infrastruttura

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

a) lo spazio aereo, le rotte e le vie aeree;

b) gli aeroporti;

c) le connessioni degli aeroporti con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;

d) le attrezzature connesse;

e) i sistemi di navigazione aerea, compreso il sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo ("sistema SESAR").

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

a) 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 se la regione nella quale è situato è dotata di una rete ferroviaria ad alta velocità;.

b) 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.

Il volume totale annuo del traffico passeggeri e il volume totale annuo di merci si basano sulla media triennale disponibile più recente pubblicata da Eurostat.

Articolo 25

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri garantiscono che tutti gli aeroporti situati nel loro territorio offrano almeno un terminale che sia aperto a tutti gli operatori in modo non discriminatorio e applichi tariffe trasparenti, pertinenti ed eque.

2. Gli Stati membri garantiscono che alle infrastrutture del trasporto aereo della rete globale si applichino le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita adottate dall'Unione in conformità del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio [1].

3. Gli Stati membri garantiscono che le infrastrutture per la gestione del traffico aereo siano tali da consentire la realizzazione del cielo unico europeo, in conformità del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio [2], del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio [3], del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio [4] e del regolamento (CE) n. 552/2004, e delle operazioni di trasporto aereo al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo, delle norme di attuazione e delle specifiche dell'Unione.

Articolo 26

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura del trasporto aereo

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

a) incrementare la capacità aeroportuale;

b) sostenere la realizzazione del cielo unico europeo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli che utilizzano il sistema SESAR;

c) migliorare le interconnessioni multimodali tra gli aeroporti e le infrastrutture di altri modi di trasporto;

d) migliorare la sostenibilità e mitigare l'impatto del traffico aereo sull'ambiente.

SEZIONE 6

Infrastruttura di trasporto multimodale

Articolo 27

Componenti dell'infrastruttura

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

a) il loro trasbordo annuo di merci supera, per le operazioni di carico di merci non sfuse, 800 000 tonnellate o supera, per le operazioni di carico di merci sfuse, lo 0,1 % del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione;

b) se in una regione NUTS 2 non esiste né un terminale merci né una piattaforma logistica conforme alla lettera a), il terminale o la piattaforma in questione sono il principale terminale merci o la principale piattaforma logistica designati dallo Stato membro interessato, che siano collegati almeno alla rete stradale e ferroviaria della regione NUTS

[1] 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. 2320/20022 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

[2] 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).

[3] 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).

[4] 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).

2 di cui trattasi o, nel caso di Stati membri privi di sistema ferroviario, che siano collegati unicamente alla rete stradale.

Articolo 28

Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri garantiscono in modo equo e non discriminatorio che:

a) i modi di trasporto siano collegati fra loro in uno dei seguenti punti: terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, aeroporti e porti marittimi, per consentire il trasporto multimodale di passeggeri e merci;

b) fatto salvo il diritto unionale e nazionale applicabile, i terminali merci e le piattaforme logistiche, i porti interni e marittimi e gli aeroporti che movimentano merci siano attrezzati per trasmettere flussi di informazioni all'interno di questa infrastruttura e tra i modi di trasporto lungo la catena logistica. Tali sistemi consentono in particolare la fornitura di informazioni in tempo reale sulla capacità disponibile dell'infrastruttura, i flussi di traffico, il posizionamento e la tracciabilità e garantiscono la protezione e la sicurezza durante i viaggi multimodali;

c) fatto salvo il diritto dell'Unione e nazionale applicabile, la continuità del traffico passeggeri attraverso la rete globale sia facilitata da attrezzature appropriate e dalla disponibilità di applicazioni telematiche nelle stazioni ferroviarie, nelle autostazioni, negli aeroporti e, se pertinente, nei porti marittimi e di navigazione interna.

2. I terminali merci dispongono di gru, trasportatori e altri dispositivi per la movimentazione delle merci tra i diversi modi di trasporto e per il posizionamento e deposito delle merci.

Articolo 29

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto multimodale

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

a) fornire un'effettiva interconnessione e integrazione dell'infrastruttura della rete globale, anche attraverso l'infrastruttura di accesso, ove necessario, e attraverso terminali merci e piattaforme logistiche;

b) rimuovere i principali ostacoli tecnici e amministrativi al trasporto multimodale;

c) sviluppare un flusso di informazioni ininterrotto tra i modi di trasporto e permettere la fornitura di servizi multimodali e unimodali in tutto il sistema di trasporto transeuropeo.

SEZIONE 7

Disposizioni comuni

Articolo 30

Nodi urbani

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

a) per il trasporto di passeggeri: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, stradale, aerea e, se opportuno, delle vie navigabili interne e marittima della rete globale;

b) per il trasporto di merci: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, stradale e, se opportuno, delle vie navigabili interne, aerea e marittima della rete globale;

c) la connessione adeguata tra diverse stazioni ferroviarie, porti o aeroporti della rete globale all'interno di un nodo urbano;

d) una connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale e il trasporto urbano di merci, inclusi il consolidamento logistico e i centri di distribuzione;

e) la mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito, eventualmente aggirando le aree urbane;

f) la promozione del trasporto urbano efficiente di merci a basse emissioni acustiche e di carbonio.

Articolo 31

Applicazioni telematiche

1. Le applicazioni telematiche sono tali da consentire la gestione 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 sicurezza, della protezione e delle prestazioni ambientali e procedure amministrative semplificate. Le applicazioni telematiche facilitano la connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura del trasporto regionale e locale.

2. Le applicazioni telematiche sono utilizzate per quanto possibile in tutta l'Unione al fine di consentire che esista un insieme di capacità di base interoperabili in tutti gli Stati membri.

3. Le applicazioni telematiche di cui al presente articolo, nei rispettivi modi di trasporto, includono in particolare:

— per le ferrovie: l'ERTMS;

— per le vie navigabili interne: i RIS;

— per il trasporto stradale: gli ITS;

— per il trasporto marittimo: VTMIS e servizi marittimi elettronici, inclusi i servizi d'interfaccia unica quali l'interfaccia marittima unica, i sistemi delle comunità portuali e i relativi sistemi d'informazione doganale;

— per il trasporto aereo: i sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli risultanti dal sistema SESAR.

Articolo 32

Servizi di trasporto di merci sostenibili

Gli Stati membri attribuiscono particolare attenzione a progetti di interesse comune che, utilizzando l'infrastruttura della rete globale, forniscono servizi di trasporto merci efficienti e contribuiscono a ridurre le emissioni 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 l'introduzione di servizi di trasporto innovativi, anche attraverso le autostrade del mare, le applicazioni telematiche e lo sviluppo di infrastrutture ausiliarie, necessarie per conseguire gli obiettivi di questi servizi essenzialmente di tipo ambientale e connessi con la sicurezza, 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 fornitori di servizi di trasporto;

d) promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e della riduzione delle emissioni di carbonio, in particolare nei settori della trazione dei veicoli, della propulsione e della pianificazione delle operazioni e dei sistemi;

e) effettuare un'analisi e fornire informazioni sulle caratteristiche e le prestazioni della flotta, i requisiti amministrativi e le risorse umane;

f) migliorare i collegamenti con le zone più vulnerabili e isolate dell'Unione, in particolare le regioni ultraperiferiche, insulari, remote e di montagna.

Articolo 33

Nuove tecnologie e innovazioni

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

a) sostenere e promuovere la decarbonizzazione dei trasporti attraverso la transizione verso tecnologie di trasporto innovative e sostenibili;

b) consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto promuovendo l'efficienza energetica, introdurre sistemi di propulsione alternativi, tra cui sistemi di fornitura di elettricità, e fornire l'infrastruttura corrispondente. Tale infrastruttura può includere reti e altri strumenti necessari per la fornitura di energia, tener conto dell'interfaccia infrastruttura-veicolo e comprendere applicazioni telematiche;

c) migliorare la sicurezza e la sostenibilità della circolazione delle persone e del trasporto di merci;

d) migliorare il funzionamento, la gestione, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete, ivi incluso attraverso i servizi di emissione biglietti multimodali e il coordinamento degli orari di viaggio;

e) promuovere modi efficaci per fornire informazioni accessibili e comprensibili a tutti i cittadini in materia di interconnessioni, interoperabilità e multimodalità;

f) 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;

g) introdurre la tecnologia della sicurezza e norme di identificazione compatibili sulle reti;

h) migliorare la resilienza ai cambiamenti climatici;

i) far progredire lo sviluppo e l'utilizzo di applicazioni telematiche all'interno dei modi di trasporto e fra di essi.

Articolo 34

Infrastrutture sicure

Gli Stati membri prendono in debita considerazione la necessità di assicurare che le infrastrutture di trasporto offrano movimenti di passeggeri e di merci sicuri.

Articolo 35

Resilienza dell'infrastruttura ai cambiamenti climatici e alle catastrofi

Durante la pianificazione delle infrastrutture, gli Stati membri prestano la dovuta attenzione al miglioramento della resilienza ai cambiamenti climatici e ai disastri ambientali.

Articolo 36

Protezione dell'ambiente

Le valutazioni ambientali di piani e progetti sono effettuate in conformità del diritto ambientale dell'Unione, comprendente le direttive 92/43/CEE, 2000/60/CE, 2001/42/CE, 2009/147/CE e 2011/92/UE.

Articolo 37

Accessibilità per tutti gli utenti

L'infrastruttura dei trasporti consente una mobilità senza ostacoli e l'accessibilità per tutti gli utenti, in particolare le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri con disabilità.

La progettazione e la realizzazione dell'infrastruttura dei trasporti rispetta i pertinenti requisiti fissati nel diritto dell'Unione.

CAPO III

LA RETE CENTRALE

Articolo 38

Identificazione della rete centrale

1. La rete centrale, come riportata sulle carte di cui all'allegato I, consiste in quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti e rispecchia l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale. Essa contribuisce in particolare a far fronte al fenomeno della crescente mobilità e ad assicurare norme di sicurezza elevate, concorrendo inoltre allo sviluppo di un sistema di trasporti a basse emissioni di carbonio.

2. La rete centrale è interconnessa attraverso nodi e offre collegamenti tra gli Stati membri e con le reti infrastrutturali di trasporto dei paesi vicini.

3. Fatto salvo il disposto dell'articolo 1, paragrafo 4, e dell'articolo 41, paragrafi 2 e 3, gli Stati membri prendono le misure adeguate affinché la rete centrale sia sviluppata in modo da conformarsi alle disposizioni del presente capo entro il 31 dicembre 2030.

Ai sensi dell'articolo 54, l'attuazione della rete centrale è valutata dalla Commissione entro il 31 dicembre 2023.

Articolo 39

Requisiti concernenti l'infrastruttura

1. Per garantire un uso dell'infrastruttura di trasporto efficiente sotto il profilo delle risorse per il trasporto sia di passeggeri che di merci e offrire una capacità sufficiente, si tiene conto delle tecnologie innovative, delle applicazioni telematiche e delle misure di regolamentazione e di governance per gestire l'uso dell'infrastruttura.

2. L'infrastruttura della rete centrale soddisfa tutti i requisiti di cui al capo II. Inoltre, fatto salvo il paragrafo 3, l'infrastruttura della rete centrale soddisfa i seguenti requisiti:

a) per le infrastrutture di trasporto ferroviario:

   i) completa elettrificazione dei binari di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra;

   ii) linee merci della rete centrale quali indicate nell'allegato I: almeno 22,5 t di carico per asse, 100 km/h di velocità e la possibilità di far viaggiare treni con una lunghezza di 740 m;

   iii) piena realizzazione dell'ERTMS;

   iv) scartamento nominale per le nuove linee ferroviarie: 1 435 mm tranne nei casi in cui la nuova linea è un'estensione di una rete avente uno scartamento diverso e separato da quello delle principali linee ferroviarie dell'Unione;

   Le reti isolate non sono soggette ai requisiti di cui ai punti da i) a iii);

b) per le infrastrutture delle vie navigabili interne e del trasporto marittimo:

   — disponibilità di combustibili puliti alternativi;

c) per l'infrastruttura del trasporto stradale:

   — i requisiti di cui all'articolo 17, paragrafo 3, lettere a) o b);

   — sviluppo di aree di sosta sulle autostrade ogni 100 km circa, in linea con le esigenze della società, del mercato e dell'ambiente, al fine di fornire tra l'altro adeguati spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di protezione e sicurezza;

   — disponibilità di combustibili puliti alternativi;

d) per l'infrastruttura del trasporto aereo:

   — capacità di rendere disponibili combustibili puliti alternativi.

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

Su richiesta di uno Stato membro, per quanto riguarda l'infrastruttura del trasporto su strada, la Commissione, in casi debitamente giustificati, può concedere esenzioni dalle disposizioni dell'articolo 17, paragrafo 3, lettere a) o b), purché sia garantito un adeguato livello di sicurezza.

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

Articolo 40

Sviluppo della rete centrale

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

Articolo 41

Nodi della rete centrale

1. I nodi della rete centrale sono indicati nell'allegato II e comprendono:

a) nodi urbani, inclusi i relativi porti e aeroporti;

b) porti marittimi e porti di navigazione interna;

c) punti di attraversamento della frontiera verso i paesi vicini;

d) terminali ferroviario-stradali;

e) aeroporti passeggeri e merci.

2. I porti marittimi della rete centrale di cui all'allegato II, parte 2 sono collegati con l'infrastruttura del trasporto stradale e ferroviario e, ove possibile, delle vie navigabili interne della rete transeuropea dei trasporti entro il 31 dicembre 2030, salvo ove limitazioni fisiche impediscano tale collegamento.

3. I principali aeroporti indicati nell'allegato II, parte 2 sono collegati con l'infrastruttura del trasporto stradale e ferroviario della rete transeuropea dei trasporti entro il 31 dicembre 2050, salvo ove limitazioni fisiche impediscano tale collegamento. Tenendo conto della potenziale domanda di traffico, tali aeroporti sono integrati nella rete ferroviaria ad alta velocità ogniqualvolta ciò sia possibile.

CAPO IV

REALIZZAZIONE DELLA RETE CENTRALE MEDIANTE CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE

Articolo 42

Strumento dei corridoi della rete centrale

1. I corridoi della rete centrale costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale. Per consentire un trasporto multimodale efficiente sotto il profilo delle risorse, contribuendo in tal modo alla coesione attraverso una maggiore cooperazione territoriale, i corridoi della rete centrale sono incentrati su:

a) integrazione modale;

b) interoperabilità; e

c) sviluppo coordinato dell'infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere e nelle strozzature.

2. I corridoi della rete centrale consentono agli Stati membri di seguire un approccio coordinato e sincronizzato con riguardo agli investimenti nelle infrastrutture, in modo da gestire le capacità nella maniera più efficiente. I corridoi della rete centrale sostengono l'introduzione a livello globale di sistemi di gestione del traffico interoperabili e, ove opportuno, l'utilizzo dell'innovazione e delle nuove tecnologie.

Articolo 43

Definizione dei corridoi della rete centrale

1. I corridoi della rete centrale coprono i flussi di lungo raggio più importanti della rete centrale e mirano, in particolare, a migliorare i collegamenti transfrontalieri all'interno dell'Unione.

2. I corridoi della rete centrale sono multimodali e possono includere tutti i modi di trasporto contemplati nel presente regolamento. Essi attraversano almeno due frontiere e comportano, ove possibile, almeno tre modi di trasporto comprendenti, ove applicabile, le autostrade del mare.

Articolo 44

Elenco dei corridoi della rete centrale

1. L'elenco dei corridoi della rete centrale figura nella parte I dell'allegato del regolamento (UE) n. 1316/2013. Come previsto nel presente capo, gli Stati membri partecipano a tali corridoi.

2. La Commissione rende pubbliche le mappe schematiche indicative dei corridoi della rete centrale in un formato di facile accesso per il pubblico.

Articolo 45

Coordinamento dei corridoi della rete centrale

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

2. Il coordinatore europeo è scelto, in particolare, in funzione della sua conoscenza delle questioni relative ai trasporti nonché al finanziamento e/o alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti, oltre che della sua esperienza nell'ambito delle istituzioni europee.

3. La decisione della Commissione sulla nomina del coordinatore europeo precisa le modalità di svolgimento dei compiti di cui al paragrafo 5.

4. Il coordinatore europeo agisce in nome e per conto della Commissione, che assicura la necessaria assistenza di segreteria. L'incarico del coordinatore europeo si riferisce rispettivamente ad un unico corridoio della rete centrale, o all'attuazione dell'ERTMS, o alla realizzazione delle autostrade del mare.

5. Il coordinatore europeo:

a) sostiene la realizzazione coordinata del corridoio della rete centrale e in particolare la tempestiva attuazione del piano di lavoro per il singolo corridoio in questione;

b) redige il piano di lavoro relativo al corridoio di concerto con gli Stati membri e ne controlla l'attuazione;

c) consulta il Forum del corridoio in relazione al piano di lavoro e relativa realizzazione;

d) riferisce agli Stati membri, alla Commissione e, se opportuno, a tutti gli altri soggetti direttamente coinvolti nello sviluppo del corridoio della rete centrale su eventuali difficoltà incontrate e, soprattutto quando è impedito lo sviluppo di un corridoio, al fine di contribuire a trovare le soluzioni appropriate;

e) redige ogni anno una relazione per il Parlamento europeo, il Consiglio, la Commissione e gli Stati membri interessati in merito ai progressi ottenuti nella realizzazione del corridoio in questione;

f) esamina la domanda di servizi di trasporto, le possibilità di finanziamento degli investimenti, i passi da intraprendere e le condizioni da soddisfare per facilitare l'accesso alle forme di finanziamento e formula raccomandazioni adeguate.

6. Il coordinatore europeo può consultare, insieme agli Stati membri interessati, le autorità regionali e locali, gli operatori dei trasporti, gli utenti dei trasporti e i rappresentanti della società civile, in relazione al piano di lavoro e alla sua realizzazione.

7. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo e gli forniscono le informazioni necessarie per l'esecuzione dei compiti specificati nel presente articolo, incluse anche le informazioni concernenti lo sviluppo dei corridoi, presenti negli eventuali piani nazionali infrastrutturali.

8. Fatte salve le procedure applicabili stabilite dal diritto dell'Unione e nazionale, la Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo al momento dell'esame delle domande di finanziamento dell'Unione concernenti i corridoi della rete centrale per i quali il coordinatore è responsabile, al fine di garantire la coerenza e l'avanzamento di ciascun corridoio.

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, d'intesa con gli Stati membri interessati, porre fine in qualsiasi momento al suo mandato. Può essere nominato un sostituto in conformità della procedura di cui al paragrafo 1.

Articolo 46

Governance dei corridoi della rete centrale

1. Per ciascun corridoio della rete centrale il coordinatore europeo competente, è assistito nell'espletamento dei suoi compiti relativi al piano di lavoro e alla sua attuazione da un segretariato e da un forum consultivo (in seguito denominato "Forum del corridoio"). D'intesa con gli Stati membri interessati, il Forum del corridoio è istituito e presieduto dal coordinatore europeo. Gli Stati membri interessati convengono sulla composizione del Forum del corridoio per la parte che li concerne del corridoio della rete centrale.

2. Con l'accordo degli Stati membri interessati il coordinatore può istituire e presiedere gruppi di lavoro relativi ai corridoi incentrati su:

a) integrazione modale,

b) interoperabilità,

c) sviluppo coordinato dell'infrastruttura nelle tratte transfrontaliere.

Articolo 47

Piano di lavoro

1. Entro 22 dicembre 2014, ciascun coordinatore europeo presenta agli Stati membri interessati un piano di lavoro che analizza lo sviluppo del corridoio. Previa approvazione degli Stati membri interessati, il piano di lavoro è presentato per informazione al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione.

Il piano di lavoro comprende, in particolare, una descrizione delle caratteristiche, delle tratte transfrontaliere e degli obiettivi del corridoio della rete centrale, applicando gli obiettivi e le priorità di cui agli articoli 4 e 10. Il piano di lavoro contiene un'analisi:

a) dello sviluppo dei sistemi interoperabili di gestione del traffico;

b) di un piano per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, operativi e amministrativi tra i modi di trasporto e all'interno di essi e per incrementare l'efficienza dei trasporti e dei servizi multimodali;

c) se del caso, di misure per migliorare la capacità amministrativa e tecnica di concepire, pianificare, progettare, appaltare, realizzare e monitorare progetti di interesse comune;

d) dei possibili impatti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura e, ove opportuno, le misure proposte per migliorare la resistenza ai cambiamenti climatici;

e) delle misure da adottare per mitigare le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento acustico e, se del caso, altri impatti negativi sull'ambiente;

Il piano di lavoro comprende dettagli delle consultazioni pubbliche che sostengono lo sviluppo del piano di lavoro e la sua attuazione.

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

— l'elenco di progetti per l'estensione, il rinnovo o la reinstallazione dell'infrastruttura di trasporto di cui all'articolo 2, paragrafo 2 per ognuno dei modi di trasporto interessati dal corridoio della rete centrale;

— le varie fonti previste, in partenariato con gli Stati membri interessati, per il finanziamento, a livello internazionale, nazionale, regionale, locale e dell'Unione, includendo, quando possibile, i sistemi di finanziamento incrociato con destinazione specifica, nonché il capitale privato, assieme all'importo degli impegni già presi e, ove applicabile, il riferimento al contributo dell'Unione previsto nell'ambito dei suoi programmi finanziari.

2. Fatti salvi l'articolo 1, paragrafo 4, e l'articolo 54 e previa approvazione degli Stati membri interessati, la Commissione può adottare atti di esecuzione riguardo alle dimensioni transfrontaliera e orizzontale dei piani di lavoro relativi a un corridoio della rete centrale.

Un volta adottati, la Commissione adegua tali atti di esecuzione, previa approvazione degli Stati membri interessati, allo scopo di tener conto dei progressi compiuti, dei ritardi subiti o dei programmi nazionali aggiornati.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 52, paragrafo 2.

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

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

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

Articolo 48

Cooperazione con i corridoi ferroviari merci

1. È garantito un coordinamento adeguato tra i corridoi della rete centrale e i corridoi ferroviari merci, previsti dal regolamento (UE) n. 913/2010, al fine di evitare duplicazioni di attività, in particolare all'atto di definire il piano di lavoro o di costituire i gruppi di lavoro.

2. Le disposizioni del presente capo lasciano impregiudicate le strutture di governance previste dal regolamento (UE) n. 913/2010.

CAPO V

DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 49

Aggiornamento e relazioni

1. Gli Stati membri informano la Commissione su base periodica, globale e trasparente in merito ai progressi compiuti nel realizzare i progetti e agli investimenti fatti a questo scopo. Tale informazione comprende la trasmissione di dati annuali per quanto possibile attraverso il sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec). Essa include tutti i dati pertinenti relativi ai progetti di interesse comune che beneficiano di un finanziamento dell'Unione.

La Commissione provvede a che la TENtec sia pubblicamente e facilmente accessibile e contenga informazioni aggiornate e specifiche per progetto sulle modalità e gli importi dei cofinanziamenti dell'Unione, nonché sui progressi di ciascun progetto.

La Commissione provvede a che la TENtec non renda pubbliche le informazioni commerciali che sono riservate o che potrebbero pregiudicare o influenzare indebitamente le procedure di appalto pubblico in uno Stato membro.

La Commissione mette a disposizione le informazioni relative all'assistenza finanziaria prestata in virtù di altra normativa dell'Unione, tra cui il Fondo di coesione, il Fondo europeo di sviluppo regionale e Orizzonte 2020, nonché sotto forma di prestiti o di strumenti di finanziamento costituiti dalla Banca europea per gli investimenti.

2. Gli Stati membri forniscono alla Commissione un compendio dei piani e dei programmi nazionali in fase di elaborazione nella prospettiva dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Successivamente alla loro adozione, gli Stati membri trasmettono i piani e i programmi nazionali alla Commissione per informazione.

3. Ogni due anni, a partire da 21 dicembre 2013, la Commissione pubblica una relazione sullo stato di attuazione del regolamento stesso che è presentata per informazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni. La relazione riguarda l'utilizzo delle varie forme di assistenza finanziaria di cui al paragrafo 1 per i diversi modi di trasporto e altri elementi della rete centrale e di quella globale in ciascuno Stato membro.

La relazione esamina inoltre lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Essa illustra altresì il coordinamento di tutte le forme di assistenza finanziaria effettuato dalla Commissione al fine di sostenere un'applicazione coerente degli orientamenti in linea con i loro obiettivi e con le loro priorità.

4. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 53 del presente regolamento per quanto riguarda l'adeguamento degli allegati I e II per tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite agli articoli 14, 20, 24 e 27 del presente regolamento. Nell'adeguare tali allegati la Commissione:

a) include le piattaforme logistiche, i terminali merci, i terminali ferroviario-stradali, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti nella rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi due anni supera la soglia pertinente;

b) esclude le piattaforme logistiche, i terminali merci, i terminali ferroviario-stradali, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti dalla rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi sei anni è inferiore alla soglia pertinente;

c) adegua le mappe relative all'infrastruttura stradale, ferroviaria e della navigazione interna limitandosi rigorosamente a rispecchiare i progressi compiuti nel completamento della rete. Nel modificare tali mappe, la Commissione non ammette correzioni nel tracciato della rotta oltre quanto è consentito dalla relativa procedura di autorizzazione del progetto.

Gli adeguamenti di cui alle lettere a) e b) si basano sulle ultime statistiche disponibili pubblicate da Eurostat o, qualora tali statistiche non siano disponibili, dagli uffici statistici nazionali degli Stati membri. Gli adeguamenti di cui alla lettera c) si basano sulle informazioni fornite dallo Stato membro interessato, in conformità del paragrafo 1.

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

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 in conformità del paragrafo 4 del presente articolo. La cessazione dell'ammissibilità non incide sulle decisioni di finanziamento o sovvenzione adottate dalla Commissione prima di tale data.

6. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 53 del presente regolamento per quanto riguarda l'adeguamento dell'allegato III allo scopo di includervi o di adeguare le mappe indicative dei paesi vicini, sulla base di accordi ad alto livello relativi alle reti di infrastruttura del trasporto tra l'Unione e i paesi vicini interessati.

Articolo 50

Impegno con i soggetti pubblici e privati

1. I progetti di interesse comune si riferiscono a tutti i soggetti direttamente interessati. Questi ultimi possono essere entità diverse dagli Stati membri, come le autorità regionali e locali, gestori e utenti dell'infrastruttura, come anche l'industria e la società civile.

2. Nella fase di pianificazione e costruzione di un progetto sono rispettate, se del caso, le procedure nazionali riguardanti le autorità regionali e locali, nonché la società civile, che sono interessate da un progetto di interesse comune. La Commissione promuove lo scambio di buone prassi al riguardo.

3. I soggetti interessati di cui al paragrafo 1, nel limite delle rispettive competenze, possono utilizzare anche altri programmi europei specifici, oltre al meccanismo per collegare l'Europa e al Fondo di coesione, in particolare i programmi a sostegno dello sviluppo regionale, la "Cooperazione territoriale europea", la "Ricerca e innovazione" o il "programma per l'ambiente e l'azione per il clima". Tali soggetti interessati possono contribuire in tal modo al raggiungimento degli obiettivi del presente regolamento e inoltre rafforzare in maniera specifica:

a) il potenziamento della mobilità regionale, con conseguente promozione dell'accesso alla rete transeuropea dei trasporti per tutte le regioni dell'Unione;

b) la promozione dei progetti transfrontalieri;

c) l'integrazione dei nodi urbani nella rete transeuropea dei trasporti (ivi compresa la promozione della mobilità urbana sostenibile);

d) la promozione di soluzioni di trasporto sostenibili, tra cui una maggiore accessibilità per il trasporto pubblico, applicazioni telematiche, terminali intermodali/catene di trasporto multimodali, soluzioni di trasporto a basse emissioni di carbonio e altre soluzioni innovative nonché miglioramenti sul piano ambientale;

e) il rafforzamento della cooperazione tra i vari soggetti interessati.

Articolo 51

Principi di fondo per la valutazione dell'analisi del rapporto costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e del valore aggiunto europeo

Sulla base degli obiettivi enunciati all'articolo 4, la Commissione pubblica i principi di fondo che applica per la valutazione dell'analisi del rapporto costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e del valore aggiunto europeo con riguardo ai progetti di interesse comune per i quali è chiesto un finanziamento dell'Unione.

Articolo 52

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. 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 53

Esercizio della delega

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 49, paragrafi 4 e 6, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da 21 dicembre 2013. 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 49, paragrafi 4 e 6, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo a quello della pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 49, paragrafi 4 e 6, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 54

Riesame

1. Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione, se del caso previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, procede a un riesame della realizzazione della rete centrale, valutando:

a) la conformità alle disposizioni del 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, tra l'altro, l'impatto dei modelli di traffico in evoluzione e i pertinenti sviluppi nei piani di investimento nelle infrastrutture.

Oltre a svolgere tale riesame, la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri, valuta se nuove sezioni, quali taluni precedenti progetti prioritari transfrontalieri elencati nella decisione n. 661/2010/UE debbano essere incluse nella rete centrale. La Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa.

2. Nell'effettuare tale riesame la Commissione valuta se la rete centrale prevista dal presente regolamento possa conformarsi alle disposizioni del capo III entro il 2030, tenendo conto della situazione economica e di bilancio dell'Unione e dei singoli Stati membri. La Commissione valuta inoltre, in consultazione con gli Stati membri, se la rete centrale debba essere modificata tenendo conto dell'evoluzione dei flussi di trasporto e della programmazione nazionale degli investimenti. Se necessario, la Commissione può presentare una proposta di modifica del presente regolamento.

Per tale proposta la Commissione può altresì specificare la data per il completamento della rete globale previsto all'articolo 9, paragrafo 2.

Articolo 55

Autorità di contatto unica

Gli Stati membri possono nominare una autorità di contatto unica per facilitare e coordinare le procedure per il rilascio delle autorizzazioni relative a progetti di interesse comune, in particolare progetti transfrontalieri, in conformità al diritto dell'Unione applicabile.

Articolo 56

Ritardi nel completamento della rete centrale

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

Articolo 57

Deroghe

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

Articolo 58

Disposizioni transitorie

1. Le decisioni di finanziamento adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), sulla base della decisione n. 661/2010/UE, già avviate al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento continuano ad essere soggette alla decisione n. 661/2010/UE nella versione in vigore al 20 dicembre 2013.

2. I riferimenti ai "progetti prioritari" elencati all'allegato III della decisione n. 661/2010/UE si intendono fatti alla "rete centrale" come definita nel presente regolamento.

Articolo 59

Abrogazione

Fatto salvo l'articolo 58 del presente regolamento e l'articolo 7, paragrafo 2, lettera d), del regolamento (UE) n. 1316/2013, la decisione n. 661/2010/UE è abrogata.

Articolo 60

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 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, l'11 dicembre 2013

Per il Parlamento europeo
Il presidente
M. SCHULZ

Per il Consiglio
Il presidente
V. LEŠKEVIČIUS

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

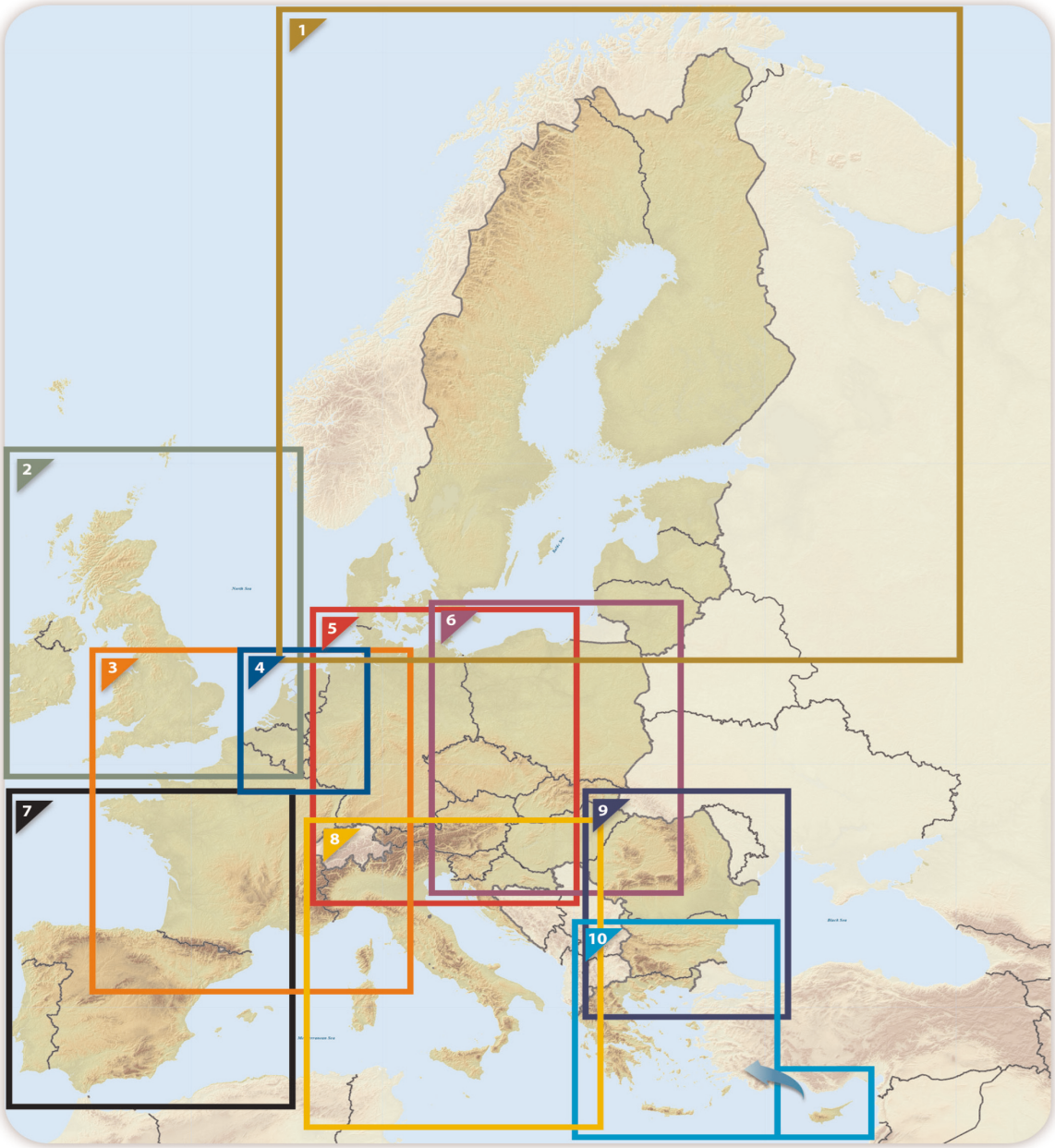
ALLEGATO I

MAPPE DELLE RETI GLOBALE E CENTRALE

Legenda

Rete centrale	Rete globale	
		Via navigabile interna / completata
		Via navigabile interna / da adeguare
		Via navigabile interna / pianificata
		Linea ferroviaria convenzionale / completata
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata
		Linea ferroviaria ad alta velocità / completata
		Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità
		Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata
		Strada / completata
		Strada / da adeguare
		Strada / pianificata
		Porto, compreso il terminale ferroviario-stradale
		Terminale ferroviario-stradale (TFS)
		Aeroporto

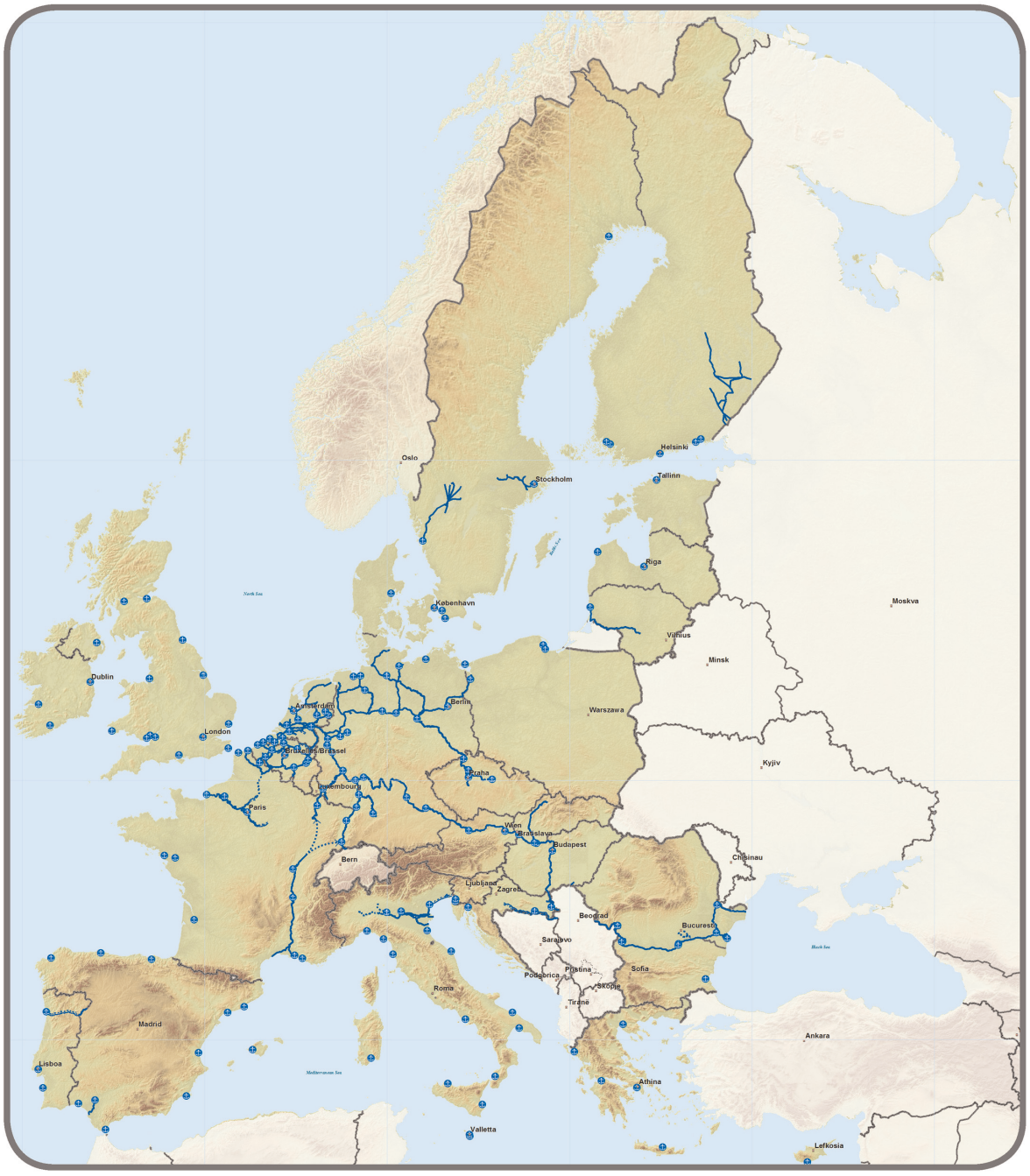
Quadro d'insieme delle mappe degli Stati membri dell'UE



0.1. Rete centrale:
Vie navigabili interne e porti

Stati membri dell'UE

UE

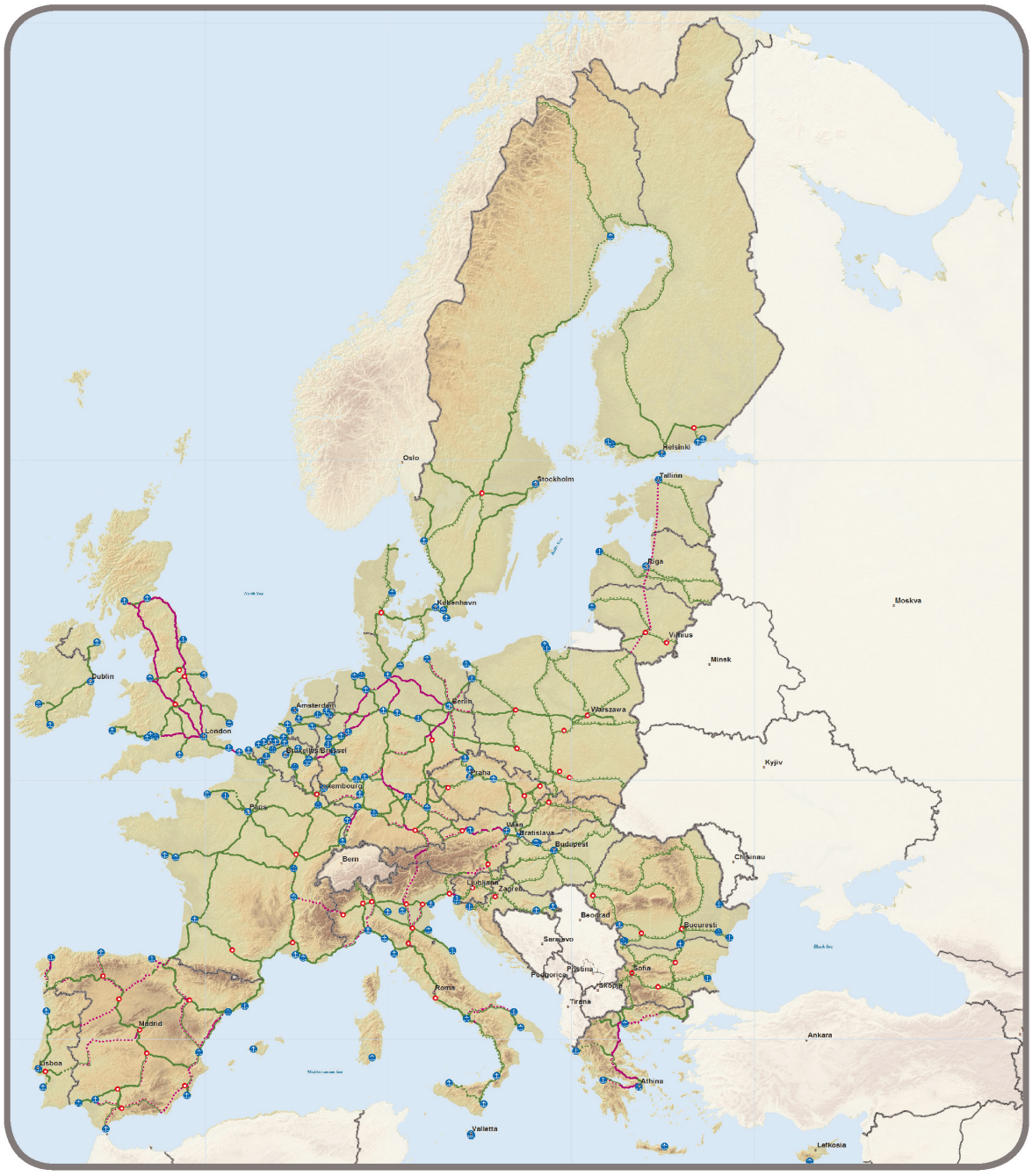


Centrale		Globale	Centrale	
	Via navigabile interna / completata			Porti
	Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata			

UE

0.2. Rete centrale:
Ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

Stati membri dell'UE

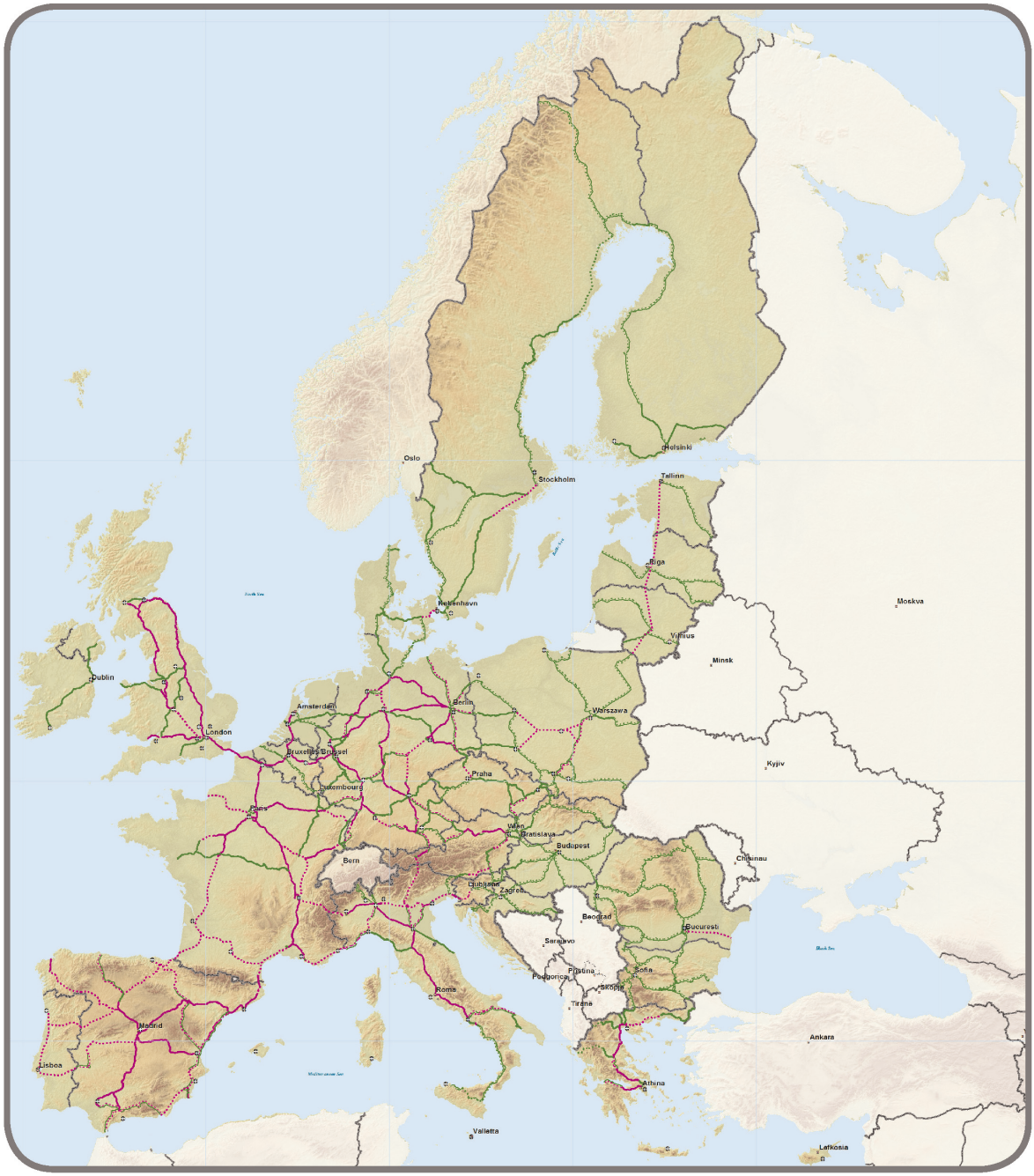


Centrale		Centrale		Centrale	
	Linea ferroviaria convenzionale / completata		Linea ferroviaria ad alta velocità / completata		Porti
	Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare		Da adeguare ad alta velocità		TFS
	Linea ferroviaria convenzionale / pianificata		Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata		

0.3. Rete centrale:
Ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

Stati membri dell'UE

UE

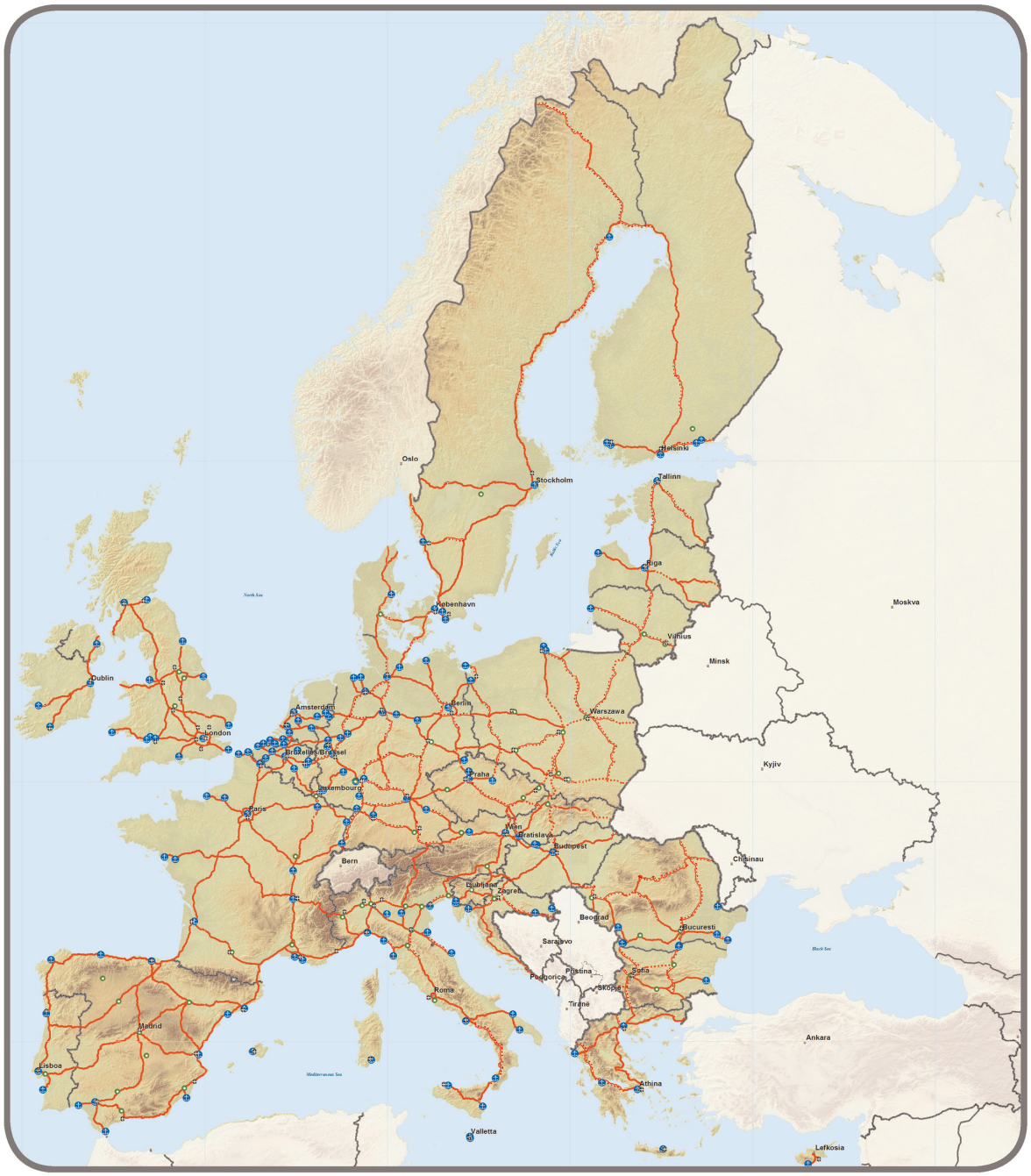


Centrale		Centrale		Centrale	
	Linea ferroviaria convenzionale / completata		Linea ferroviaria ad alta velocità / completata		Aeroporto
	Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare		Da adeguare ad alta velocità		
	Linea ferroviaria convenzionale / pianificata		Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata		

0.4. Rete centrale:
Strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

Stati membri dell'UE

UE



Centrale		Centrale		Centrale	
	Strada / completata		Porto		Aeroporto
	Strada / da adequare		TFS		
	Strada / pianificata				

1.1. Rete globale e centrale:
vie navigabili interne e porti

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1



1.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

1.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1



Globalve	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

1.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1

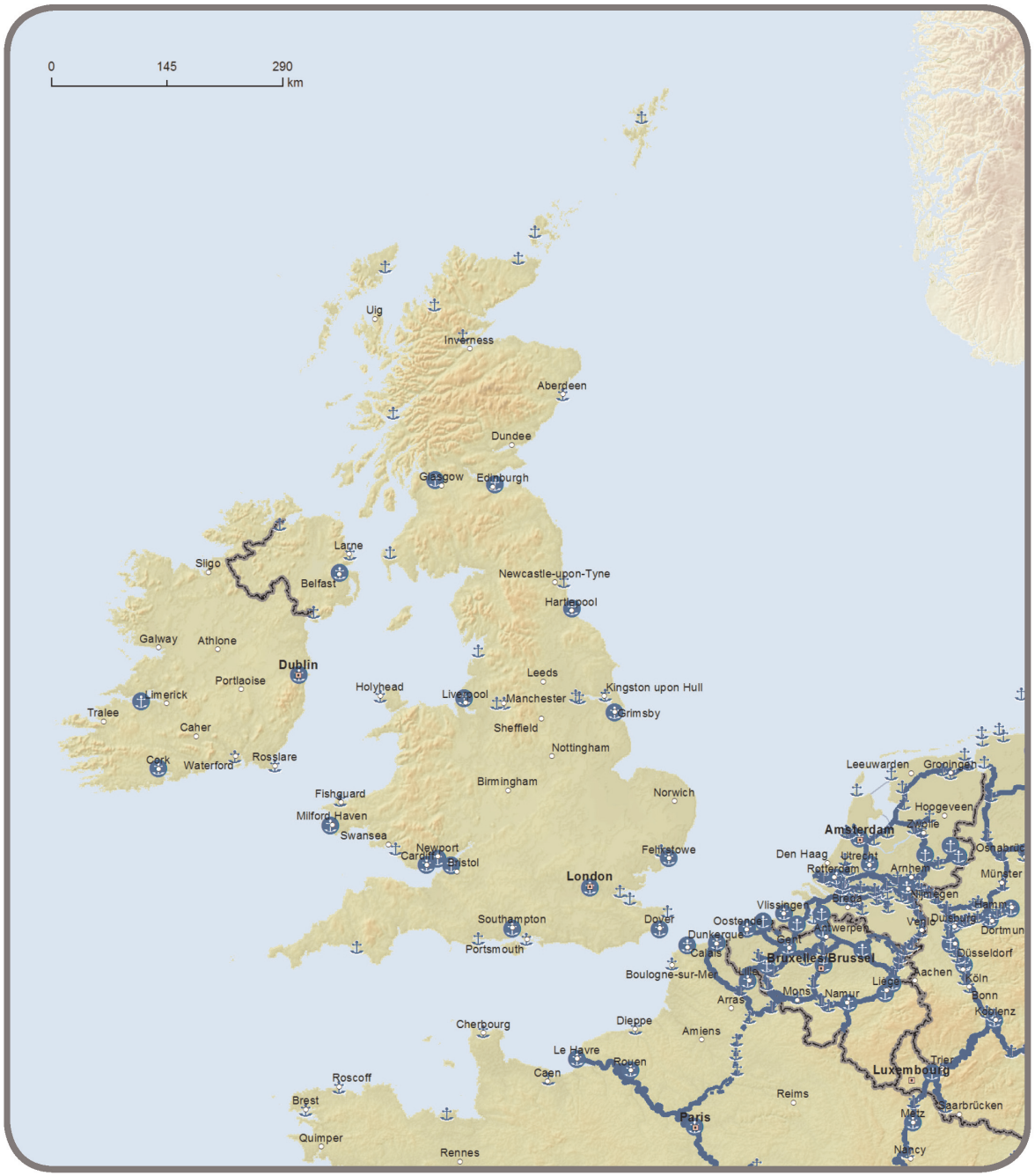


Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

2.1. Rete globale e centrale
vie navigabili interne e porti

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

2.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2

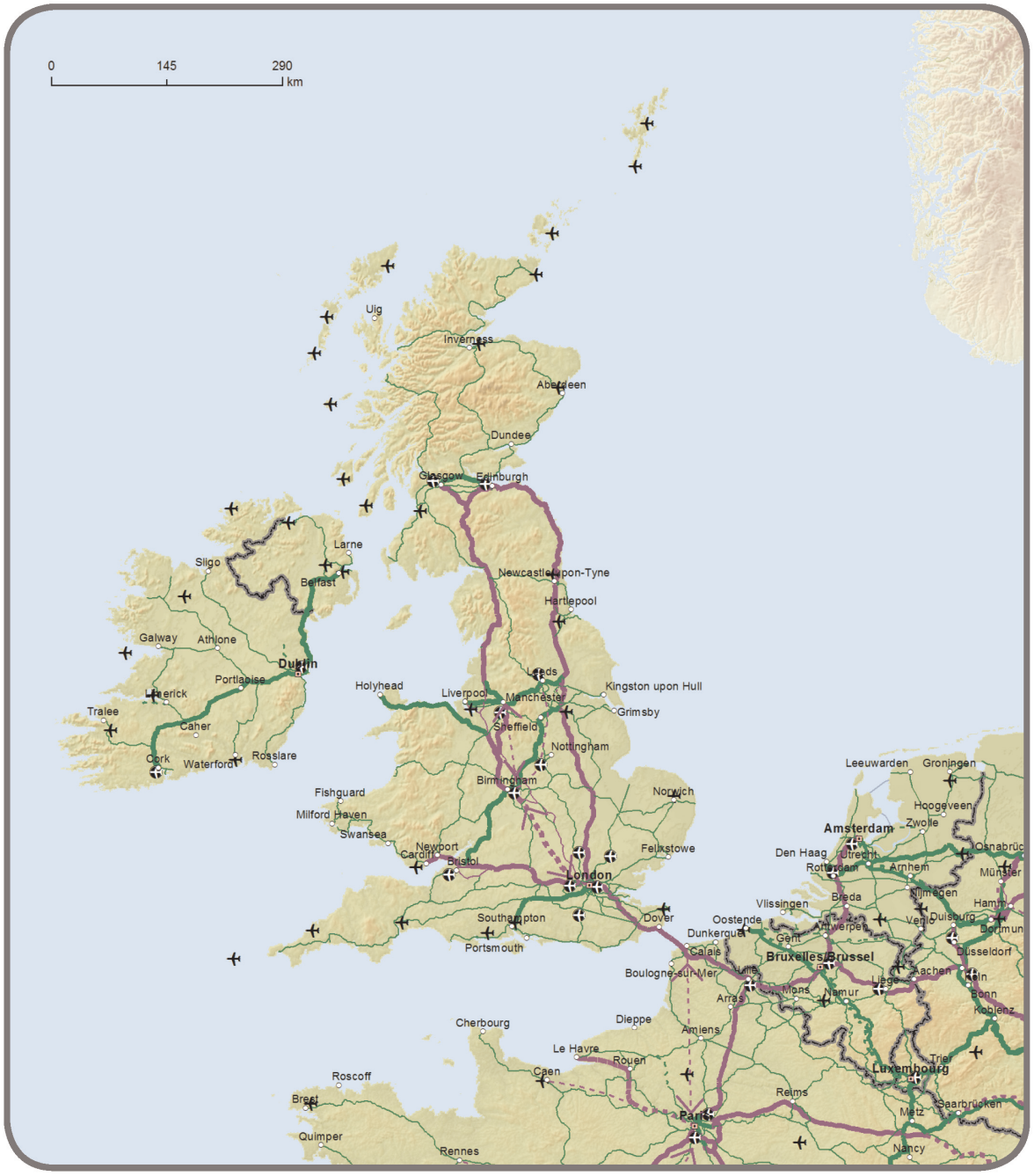


Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

2.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2

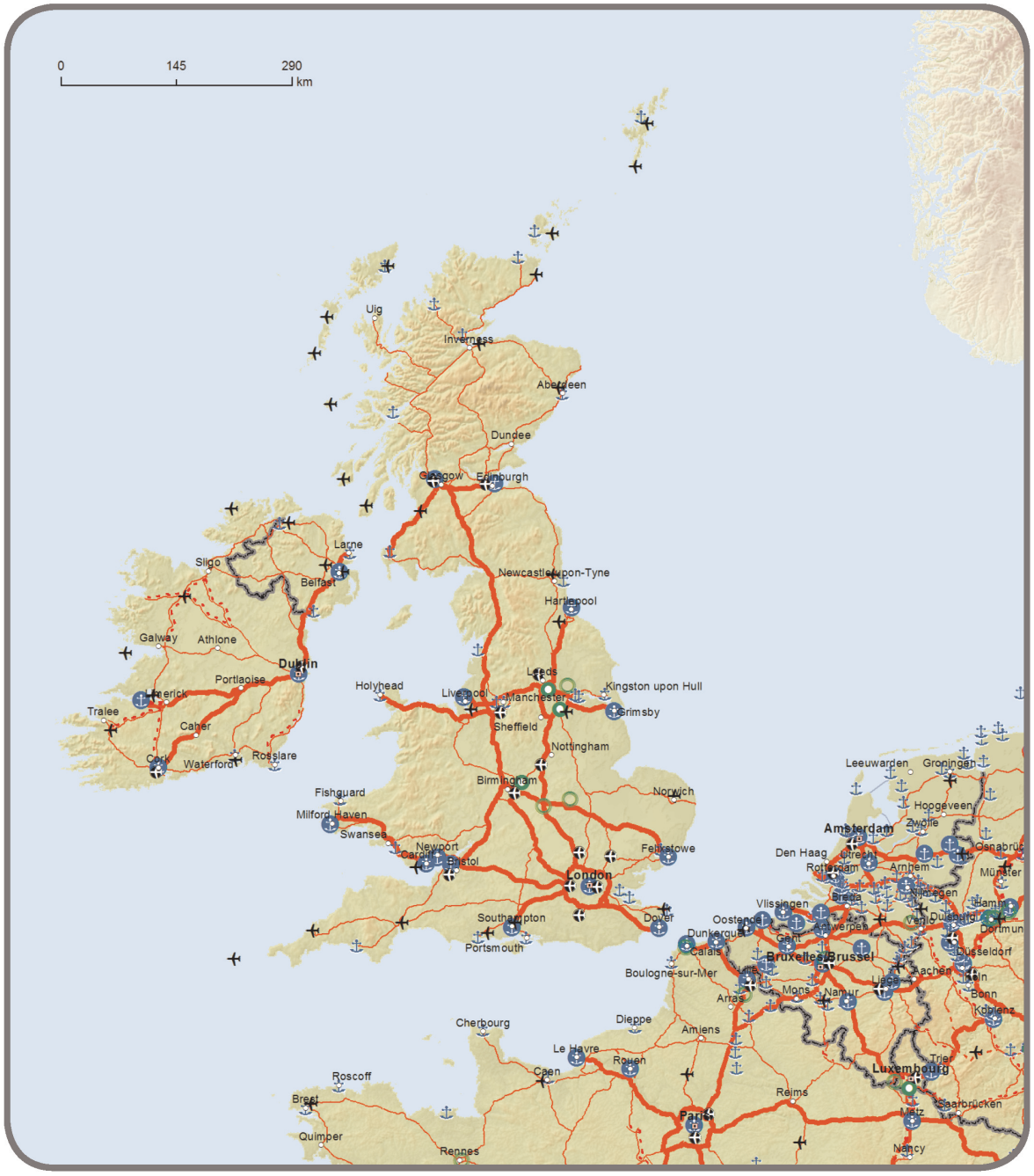


Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

2.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Gloabale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

3.1. Rete globale e centrale:
vie navigabili interne e porti

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

3.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

3.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

3

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

3.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

3

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

4.1. Rete globale e centrale:
vie navigabili interne e porti

4

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Centrale		Globale	Centrale	
	Via navigabile interna / completata			Porto
	Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata			

4.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

4.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

4

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

4.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

4

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

5.1. Rete globale e centrale:
vie navigabili interne e porti

5

BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE UK



Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

5.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

5

BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

5.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

5

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

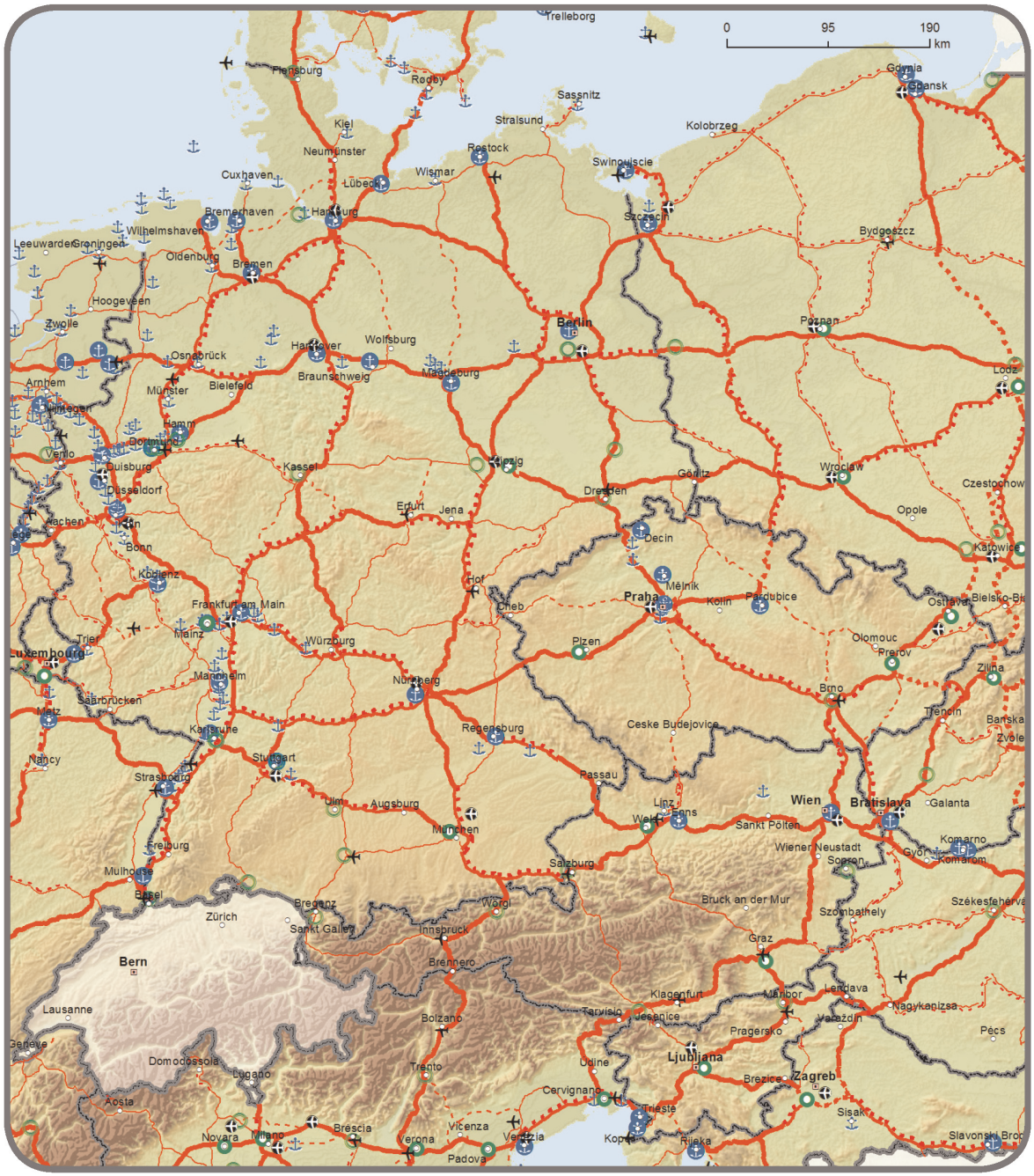


Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

5.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

5

BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

6.1. Rete globale e centrale:
vie navigabili interne e porti

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

6



Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

6.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

6

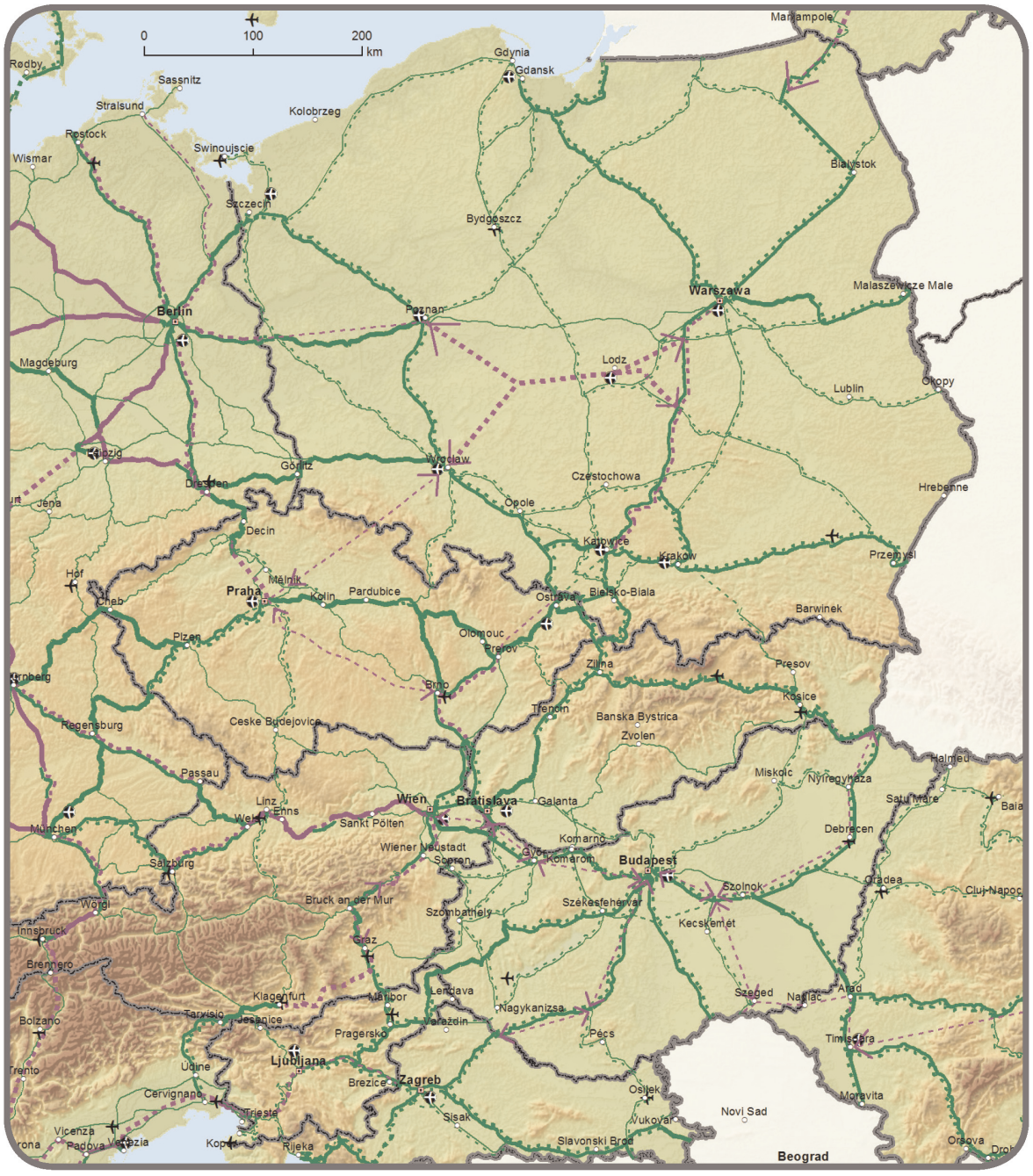


Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
	Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
	Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
	Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

6.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

6



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

6.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE UK

6



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

7.1. Rete globale e centrale:
vie navigabili interne e porti

7

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK



Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

7.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

7

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

7.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

7.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

7

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

8.1. Rete globale e centrale:
vie navigabili interne e porti

8

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Centrale		Globale	Centrale	
Via navigabile interna / completata				Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata				

8.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

8

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

8.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

8

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

8.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

8

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

9.1. Rete globale e centrale:
vie navigabili interne e porti

9

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK



Centrale		Globale	Centrale	
	Via navigabile interna / completata			Porto
	Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata			

9.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK

9



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

9.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

9.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK

9



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

10.1. Rete globale e centrale:
vie navigabili interne e porti



Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

10.2. Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

10

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

10.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

10.4. Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

10

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

ALLEGATO II

ELENCO DEI NODI DELLE RETI CENTRALE E GLOBALE

1. Nodi urbani della rete centrale:

BELGIO

Antwerpen

Bruxelles/Brussel

BULGARIA

Sofia

REPUBBLICA CECA

Ostrava

Praha

DANIMARCA

Aarhus

København

GERMANIA

Berlin

Bielefeld

Bremen

Düsseldorf

Frankfurt am Main

Hamburg

Hannover

Köln

Leipzig

Mannheim

München

Nürnberg

Stuttgart

ESTONIA

Tallinn

IRLANDA

Baile Átha Cliath/Dublin

Corcaigh/Cork

GRECIA

Athína

Heraklion

Thessaloniki

SPAGNA

Barcelona

Bilbao

Las Palmas de Gran Canaria/Santa Cruz de Tenerife

Madrid

Palma de Mallorca

Sevilla

Valencia

FRANCIA

Bordeaux

Lille

Lyon

Marseille

Nice

Paris

Strasbourg

Toulouse

CROAZIA

Zagreb

ITALIA

Bologna

Cagliari

Genova

Milano

Napoli

Palermo

Roma

Torino

Venezia

CIPRO

Lefkosía

LETTONIA

Rīga

LITUANIA

Vilnius

LUSSEMBURGO

Luxembourg

UNGHERIA

Budapest

MALTA

Valletta

PAESI BASSI

Amsterdam

Rotterdam

AUSTRIA

Wien

POLONIA

Gdańsk

Katowice

Kraków

Łódź

Poznań

Szczecin

Warszawa

Wrocław

PORTOGALLO

Lisboa

Porto

ROMANIA

București

Timișoara

SLOVENIA

Ljubljana

SLOVACCHIA

Bratislava

FINLANDIA

Helsinki

Turku

SVEZIA

Göteborg

Malmö

Stockholm

REGNO UNITO

Birmingham

Bristol

Edinburgh

Glasgow

Leeds

London

Manchester

Portsmouth

Sheffield

2. Aeroporti, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali (TFS) della rete centrale e della rete globale

Gli aeroporti contrassegnati da un asterisco (*) sono gli aeroporti principali soggetti all'obbligo di cui all'articolo 41, paragrafo 3

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
BE	Aalst			Globale	
	Albertkanaal			Centrale	
	Antwerpen		Centrale	Centrale	Centrale
	Athus				Globale
	Avelgem			Globale	
	Bruxelles/Brussel	Centrale (National/Nationaal)*		Centrale	
	Charleroi	Globale		Globale (Can. Charleroi.-Bruxelles), Globale (Sambre)	
	Clabecq			Globale	
	Gent		Centrale	Centrale	
	Grimbergen				Globale
	Kortrijk			Centrale (Bossuit)	
	Liège	Centrale		Centrale (Can.Albert) Centrale (Meuse)	
	Mons			Globale (Centre/Borinage)	
	Namur			Centrale (Meuse), Globale (Sambre)	
	Oostende, Zeebrugge	Globale (Oostende)	Centrale (Oostende) Centrale (Zeebrugge)		
	Roeselare			Globale	
	Tournai			Globale (Escaut)	
	Willebroek			Globale	

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
BG	Burgas	Globale	Centrale		
	Dragoman				Globale
	Gorna Orjahovitsa	Globale			Centrale
	Lom			Globale	
	Orjahovo			Globale	
	Plovdiv	Globale			Centrale
	Ruse			Centrale	Centrale
	Silistra			Globale	
	Sofia	Centrale			Centrale
	Svilengrad				Globale
	Svishtov			Globale	
	Varna	Globale	Globale		
	Vidin			Centrale	
CZ	Brno	Globale			Globale
	Děčín			Centrale	Centrale
	Lovosice			Globale	Globale
	Mělník			Centrale	Centrale
	Ostrava	Centrale			Centrale
	Pardubice			Centrale	Centrale
	Plzeň				Centrale
	Praha	Centrale (Václav Havel)*		Centrale (Praha Holešovice) Globale (Libeň) Globale (Radotín) Globale (Smíchov)	Centrale (Praha Uhříněves)
	Přerov				Centrale

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Ústí nad Labem			Globale	Globale
DK	Aalborg	Globale	Globale		
	Aarhus		Centrale		Centrale
	Billund	Globale			
	Branden		Globale		
	Ebeltoft		Globale		
	Esbjerg		Globale		
	Fredericia		Globale		
	Frederikshavn		Globale		
	Fur		Globale		
	Gedser		Globale		
	Helsingør		Globale		
	Hirtshals		Globale		
	Høje-Taastrup				Globale
	Kalundborg		Globale		
	København	Centrale (Kastrup)*	Centrale		Centrale
	Køge		Globale		Globale
	Nordby (Fanø)		Globale		
	Odense		Globale		
	Padborg				Globale
	Rødby		Globale		
	Rønne	Globale	Globale		
	Sjællands Odde Ferry Port		Globale		

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Spodsbjerg		Globale		
	Tårs(Nakskov)		Globale		
	Taulov				Centrale
	Vejle		Globale		
DE	Andernach			Globale	Globale
	Aschaffenburg			Globale	Globale
	Bendorf			Globale	
	Bensersiel		Globale		
	Bergkamen			Globale	
	Berlin	Centrale (Berlin.-Brandenburg Intl.)*		Centrale	Centrale (Großbeeren)
	Bonn			Globale	
	Bottrop			Globale	
	Brake		Globale	Globale	
	Brandenburg			Globale	
	Braunschweig			Centrale	Centrale
	Breisach			Globale	
	Bremen, Bremerhaven	Centrale (Bremen)	Centrale (Bremen) Centrale (Bremerhaven)	Centrale (Bremen) Centrale (Bremerhaven)	Centrale (Bremen)
	Brunsbüttel		Globale	Globale	
	Bülstringen			Globale	
	Cuxhaven		Globale		Globale
	Dormagen			Globale	
	Dörpen			Globale	Globale
	Dortmund	Globale		Centrale	Centrale

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Dresden	Globale			Globale
	Duisburg			Centrale Globale (Homberg)	Centrale
	Düsseldorf	Centrale*		Centrale (Neuss)	
	Emden		Globale	Globale	
	Emmelsum/Wesel			Globale	
	Emmerich			Globale	Globale
	Erfurt	Globale			
	Essen			Globale	
	Estorf			Globale	
	Flörsheim			Globale	
	Frankfurt am Main	Centrale*		Centrale	Centrale
	Gelsenkirchen			Globale	
	Germersheim			Globale	Globale
	Gernsheim			Globale	
	Großkrotzenburg			Globale	
	Hahn	Globale			
	Haldensleben			Globale	Globale
	Haltern am See			Globale	
	Hamburg	Centrale*	Centrale	Centrale	Centrale
	Hamm			Centrale	Globale (Bönen)
	Hanau			Globale	
	Hannover	Centrale		Centrale	Centrale
	Heilbronn			Globale	

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Helgoland		Globale		
	Heringsdorf	Globale			
	Herne			Globale	Globale (Herne-Wanne)
	Hof, Plauen	Globale			
	Honau			Globale	
	Ibbenbüren			Globale	
	Karlsruhe	Globale (Karlsruhe Baden-Baden)		Centrale	Centrale
	Kassel				Globale
	Kehl			Globale	
	Kelheim			Globale	
	Kelsterbach			Globale	
	Kiel		Globale		
	Koblenz			Centrale	Centrale
	Köln	Centrale (Köln-Bonn)*		Centrale	Centrale
	Köln -Neuessen			Globale	
	Krefeld-Uerdingen			Globale	
	Langeoog		Globale		
	Leipzig, Halle	Centrale			Centrale (Schkopau)
	Lengfurt-Wetterau			Globale	
	Leverkusen			Globale	Globale
	Lingen			Globale	
	Lübeck		Centrale	Centrale	Centrale
	Lünen			Globale	
	Magdeburg			Centrale	Centrale
	Mainz			Centrale	Centrale

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Mannheim, Ludwigshafen			Centrale Globale (Ludwigshafen Mundenheim)	Centrale
	Marl			Globale	
	Mehrum			Globale	
	Memmingen	Globale			Globale
	Minden			Globale	Globale
	München	Centrale*			Centrale (Riem)
	Münster	Globale (Münster/Osnabrück)		Globale	
	Norddeich		Globale		
	Nordenham		Globale	Globale	
	Norderney		Globale		
	Nürnberg	Centrale		Centrale	Centrale
	Oldenburg			Globale	
	Orsoy			Globale	
	Osnabrück			Globale	
	Otterstadt			Globale	
	Paderborn	Globale (Paderborn Lippstadt)			
	Plochingen			Globale	
	Puttgarden		Globale		
	Rees			Globale	
	Regensburg			Centrale	
	Rheinberg			Globale	
	Rostock	Globale	Centrale		Centrale
	Saarlouis-Dillingen			Globale	
	Sassnitz		Globale		

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Schwarzheide				Globale
	Singen				Globale
	Speyer			Globale	
	Spyck			Globale	
	Stade-Bützfleth/Brunshausen		Globale	Globale	Globale
	Stollhofen			Globale	
	Stolzenau			Globale	
	Straubing-Sand			Globale	
	Stürzelberg			Globale	
	Stuttgart	Centrale*		Centrale	Centrale (Kornwestheim)
	Trier			Globale	
	Ulm				Globale (Dornstadt)
	Vahldorf			Globale	
	Weeze	Globale			
	Wesel			Globale	
	Wesseling			Globale	
	Westerland-Sylt	Globale			
	Wiesbaden			Globale	
	Wilhemshaven		Centrale		
	Wismar		Globale		
	Worms			Globale	Globale
	Wörth am Rhein			Globale	Globale
EE	Heltermaa		Globale		
	Kärdla	Globale			
	Koidula				Globale

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Kuivastu		Globale		
	Kuressaare	Globale			
	Pärnu	Globale	Globale		
	Paldiski South Harbor		Globale		
	Rohuküla		Globale		
	Sillamäe		Globale		
	Tallinn	Centrale	Centrale (Old City Harbour, Muuga Harbour, Paljassaare Harbour)		
	Tartu	Globale			
	Virtsu		Globale		
IE	Carraig Fhiáin/Carrickfin	Globale (Dún na nGall/Donegal)			
	Corcaigh/Cork	Centrale	Centrale		
	Baile Átha Cliath/Dublin	Centrale*	Centrale (G.D.A. port cluster)		
	Inis Mór/Inishmore	Globale			
	Ciarrai/Kerry- An Fearann Fuar/Farranfore	Globale			
	An Cnoc/Knock	Globale (Cúige Chonnacht/Connaught)			
	Luimneach/Limerick	Globale (Sionainn/Shannon)	Centrale (Sionainn-Faing/Shannon-Foynes)		
	Ros Láir/Rosslare		Globale (Europort)		
	Port Láirge/Waterford	Globale	Globale		
EL	Alexandroupolis	Globale			Globale
	Araxos	Globale			
	Astipalaia	Globale			
	Athens	Centrale*	Centrale (Piraeus)		Centrale (Piraeus/Thriasso Pedio)

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Chalkida		Globale		
	Chania	Globale	Globale (Souda)		
	Chios	Globale	Globale		
	Elefsina		Globale		
	Heraklion	Centrale	Centrale		
	Igoumenitsa		Centrale		
	Ikaria	Globale			
	Ioannina	Globale			
	Kalamata	Globale	Globale		
	Kalymnos	Globale			
	Karpathos	Globale			
	Kassos	Globale			
	Kastelorizo	Globale			
	Kastoria	Globale			
	Katakolo		Globale		
	Kavala	Globale	Globale		
	Kefalonia	Globale			
	Kerkyra	Globale	Globale		
	Kithira	Globale			
	Kos	Globale			
	Kozani				Globale
	Kyllini		Globale		
	Lamia				Globale
	Lavrio (Sounio)		Globale		
	Leros	Globale			

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Limnos	Globale			
	Milos	Globale			
	Mykonos	Globale	Globale		
	Mytilini	Globale	Globale		
	Naxos	Globale	Globale		
	Nea Anchialos	Globale			
	Paros	Globale	Globale		
	Patras		Centrale		Centrale
	Preveza	Globale			
	Rafina		Globale		
	Rodos	Globale	Globale		
	Samos	Globale			
	Santorini	Globale	Globale		
	Sitia	Globale			
	Skiathos	Globale	Globale		
	Skiros	Globale			
	Syros	Globale	Globale		
	Thessaloniki	Centrale (Makedonia)	Centrale		Centrale
	Volos		Globale		
	Zakinthos	Globale			
ES	A Coruña	Globale	Centrale		
	Alcazar de San Juán				Centrale
	Algeciras		Centrale (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	Centrale	Globale		
	Almería	Globale	Globale		

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Antequera (Bobadilla)				Centrale
	Arrecife	Globale (Lanzarote)	Globale		
	Arrubal (Logroño)				Globale
	Avilés	Globale (Asturias)	Globale		
	Badajoz	Globale			Globale
	Barcelona	Centrale*	Centrale		Centrale
	Bilbao	Centrale	Centrale		Centrale
	Burgos	Globale			
	Cádiz		Globale (Bahía de Cádiz)		
	Cala Sabina (Formentera)		Globale		
	Carboneras		Globale		
	Cartagena		Centrale		
	Castellón		Globale		
	Ceuta		Globale		
	Córdoba				Centrale
	El Hierro	Globale	Globale (La Estaca)		
	El Penedés (El Vendrell)				Globale
	Ferrol		Globale		
	Figueras				Globale (El Far d'Emporda)
	Fuerteventura	Globale	Globale (Puerto Rosario)		
	Gijón		Centrale		
	Girona	Globale			
	Granada	Globale			
	Huelva		Centrale		
	Huesca				Globale (PLHUS)

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Ibiza	Globale	Globale (Eivissa)		
	Jerez	Globale			
	La Palma	Globale	Globale (Santa Cruz de La Palma)		
	Las Palmas	Centrale	Centrale		
	León	Globale			Centrale
	Linares				Globale
	Madrid	Centrale (Barajas)*			Centrale (Norte y Sur)
	Mahón (Menorca)	Globale	Globale		
	Málaga	Centrale	Globale		
	Melilla	Globale	Globale		
	Monforte de Lemos (Ourense)				Globale
	Motril		Globale		
	Murcia	Globale (San Javier)			Centrale (ZAL)
	Palma de Mallorca	Centrale*	Centrale		
	Pamplona	Globale			Globale (Noain)
	Pasajes		Globale		
	Reus	Globale			
	Sagunto		Globale		
	Salamanca	Globale			Globale
	San Cibrao		Globale		
	San Sebastián	Globale			Globale (Lezo)
	San Sebastián de la Gomera	Globale	Globale		
	Santander	Globale	Globale		Globale (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	Globale			
	Sevilla	Centrale	Centrale	Centrale	

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Tarragona		Centrale		
	Tenerife	Globale (Norte: Los Rodeos) Centrale (Sur: Reina Sofía)	Centrale (Santa Cruz)		
	Toledo				Globale
	Tudela				Globale
	Valencia	Centrale	Centrale		
	Valladolid	Globale			Centrale
	Vigo	Globale	Globale		
	Vitoria	Globale			
	Zaragoza	Globale			Centrale
FR	Aiton-Bourgneuf				Globale
	Ajaccio	Globale	Globale		
	Avignon				Centrale
	Bastia	Globale	Globale		
	Bayonne		Globale		
	Beauvais	Globale			
	Biarritz	Globale			
	Bordeaux	Centrale (Merignac)	Centrale		Centrale
	Boulogne		Globale		
	Brest	Globale	Globale		
	Caen	Globale	Globale		
	Calais		Centrale		Centrale (Eurotunnel)
	Cayenne	Globale	Globale		
	Chalon-sur-Saône			Centrale	

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Chalons-sur-Marne	Globale (Paris-Vatry)			
	Cherbourg		Globale		
	Clermont-Ferrand	Globale			Globale
	Dieppe		Globale		
	Dijon				Centrale
	Dunkerque		Centrale	Centrale	Centrale
	Fort de France	Globale	Globale		
	Guadeloupe		Globale		
	La Rochelle	Globale	Globale		
	Le Boulou				Globale
	Le Havre		Centrale	Centrale	Centrale
	Lille	Centrale (Lesquin)		Centrale	Centrale (Dourges)
	Limoges	Globale			
	Lorient		Globale		
	Lyon	Centrale (St.Exupéry)*		Centrale	Centrale
	Marquion (Cambrai)			Globale	
	Marseille	Centrale (Provence)	Centrale (Marseille) Centrale (Fos-sur-Mer)	Centrale (Fos-sur-Mer)	Centrale (Miramas)
	Mayotte	Globale			
	Metz			Centrale	
	Montpellier	Globale			
	Mulhouse	Globale (Mulhouse-Bale)		Centrale (Ottmarsheim)	
	Nancy			Globale	
	Nantes Saint-Nazaire	Globale (Nantes Atlantique)	Centrale		

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Nesle			Globale	
	Nice	Centrale (Côte d'Azur)*	Globale		
	Nogent-sur-Seine			Globale	
	Noyon			Globale	
	Orléans				Globale
	Paris	Centrale (Charles de Gaulle)* Centrale (Orly)*		Centrale	Centrale
	Perpignan				Globale
	Point-à-Pitre	Globale			
	Péronne			Globale	
	Port Réunion		Globale		
	Rennes				Globale
	Roscoff		Globale		
	Rouen		Centrale	Centrale	
	Sète		Globale	Globale	
	Saint-Denis-Gillot	Globale			
	Saint-Malo		Globale		
	Strasbourg	Globale (Strasbourg Entzheim)		Centrale	Centrale
	Thionville			Globale	
	Toulon		Globale		
	Toulouse	Centrale (Blagnac)			Centrale
	Valenciennes			Globale	
	Villefranche-sur-Saône			Globale	

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
HR	Dubrovnik	Globale	Globale		
	Osijek	Globale		Globale	
	Ploče		Globale		
	Pula	Globale	Globale		
	Rijeka	Globale	Centrale		
	Šibenik		Globale		
	Sisak			Globale	
	Slavonski Brod			Centrale	
	Split	Globale	Globale		
	Vukovar			Centrale	
	Zadar	Globale	Globale		
	Zagreb	Centrale			Centrale
IT	Alghero	Globale			
	Ancona	Globale	Centrale		Centrale (Iesi)
	Augusta		Centrale		
	Bari	Globale	Centrale		Centrale
	Bologna	Centrale			Centrale
	Bolzano	Globale			
	Brescia	Globale			Globale
	Brindisi	Globale	Globale		
	Cagliari	Centrale	Centrale (Porto Foxi, Cagliari)		
	Carloforte		Globale		
	Catania	Globale (Fontanarossa, Comiso emergency runway)			Globale

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Cervignano				Centrale
	Chioggia		Globale	Globale	
	Civitavecchia		Globale		
	Cremona			Centrale	
	Firenze	Globale			Centrale (Prato)
	Foggia	Globale			
	Forlí	Globale			
	Fiumicino		Globale		
	Gaeta		Globale		
	Gallarate				Globale
	Gela		Globale		
	Genova	Centrale	Centrale		Centrale (Vado)
	Gioia Tauro		Centrale		
	Golfo Aranci		Globale		
	La Maddalena		Globale		
	La Spezia		Centrale		
	Lamezia Terme	Globale			
	Lampedusa	Globale			
	Livorno		Centrale		Centrale (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova			Centrale	Globale
	Marina di Carrara		Globale		
	Messina		Globale		
	Milano	Centrale (Linate)* Centrale (Malpensa)* Centrale (Bergamo Orio al Serio)		Globale	Centrale (Milano Smistamento)

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Milazzo		Globale		
	Monfalcone		Globale	Globale	
	Mortara				Globale
	Napoli	Centrale (Capodichino)	Centrale		Centrale (Nola) Centrale (Marcianise-Maddaloni)
	Novara				Centrale
	Olbia	Globale	Globale		
	Orte				Globale
	Padova				Centrale
	Palau		Globale		
	Palermo	Centrale	Centrale (Palermo, Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria	Globale			
	Parma				Globale (Bianconese di Fontevivo)
	Pescara	Globale			Globale (Manoppello)
	Piacenza				Globale
	Piombino		Globale		
	Pisa	Globale			
	Porto Levante		Globale	Globale	
	Porto Nogaro			Globale	
	Porto Torres		Globale		
	Portoferraio		Globale		
	Portovesme		Globale		
	Ravenna		Centrale	Centrale	

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Reggio Calabria	Globale	Globale		
	Rivalta Scrivia				Globale
	Roma	Centrale (Fiumicino)* Globale (Ciampino)			Centrale (Pomezia)
	Rovigo			Globale	Globale
	Salerno		Globale		
	Savona - Vado		Globale		
	Siracusa		Globale		
	Taranto		Centrale		
	Torino	Centrale			Centrale (Orbassano)
	Trapani	Globale	Globale		
	Trento				Globale
	Treviso	Globale			
	Trieste	Globale	Centrale	Centrale	
	Venezia	Centrale	Centrale	Centrale	
	Verona	Globale			Centrale
CY	Larnaka	Centrale	Globale		
	Lefkosia				
	Lemesos		Centrale		
	Pafos	Globale			
LV	Daugavpils	Globale			
	Liepāja	Globale	Globale		
	Rīga	Centrale (International)*	Centrale		
	Ventspils	Globale	Centrale		

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
LT	Kaunas	Globale			Centrale
	Klaipėda		Centrale		Centrale
	Palanga	Globale			
	Vilnius	Centrale			Centrale
LU	Luxembourg	Centrale		Centrale (Mertert)	Centrale (Bettembourg)
HU	Baja			Globale	
	Budapest	Centrale (Liszt Ferenc)*		Centrale (Csepel)	Centrale (Soroksár)
	Debrecen	Globale			
	Dunaújváros			Globale	
	Győr			Globale (Győr-Gönyű)	
	Komárom			Centrale	
	Miskolc				Globale
	Mohács			Globale	
	Paks			Globale	
	Sarmellek	Globale			
	Sopron				Globale
	Szeged			Globale	
	Székesfehérvár				Globale
	Záhony				Globale
MT	Cirkewwa		Globale		
	Marsaxlokk		Centrale		
	Mgarr		Globale		
	Valletta	Centrale (Malta - Luqa)	Centrale		

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
NL	Alblasserdam			Globale	
	Almelo			Centrale	
	Almere			Globale	
	Alphen aan den Rijn			Globale	
	Amsterdam	Centrale (Schiphol)*	Centrale	Centrale	Centrale
	Arnhem			Globale	
	Bergen op Zoom			Centrale	
	Beverwijk		Globale		
	Born			Globale	
	Cuijk			Globale	
	Delfzijl/Eemshaven		Globale		
	Den Bosch			Globale	
	Den Helder		Globale		
	Deventer			Centrale	
	Dordrecht		Globale	Globale	
	Eemshaven		Globale	Globale	
	Eindhoven	Globale			
	Enschede	Globale		Globale	
	Geertruidenberg			Globale	
	Gennep			Globale	
	Gorinchem			Globale	
	Gouda			Globale	
	Grave			Globale	
	Groningen	Globale		Globale	

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Harlingen		Globale		
	Hengelo			Centrale	
	Kampen			Globale	
	Lelystad			Globale	
	Lemsterland			Globale	
	Lochem			Globale	
	Maasbracht			Globale	
	Maasdriel			Globale	
	Maassluis			Globale	
	Maastricht	Globale (Maastricht - Aachen)		Globale	
	Meppel			Globale	
	Moerdijk		Centrale	Centrale	
	Nijmegen			Centrale	
	Oosterhout			Globale	
	Oss			Globale	
	Reimerswaal			Globale	
	Ridderkerk			Globale	
	Roermond			Globale	
	Rotterdam	Centrale	Centrale	Centrale	Centrale
	Sneek			Globale	
	Stein			Globale	
	Terneuzen, Vlissingen		Centrale (Terneuzen) Centrale (Vlissingen)	Centrale (Terneuzen) Centrale (Vlissingen)	

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Tiel			Globale	
	Tilburg			Globale	
	Utrecht			Centrale	
	Veghel			Globale	
	Velsen/IJmuiden		Globale		
	Venlo			Globale	Globale (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen		Globale		
	Wageningen			Globale	
	Wanssum			Globale	
	Zaandam			Globale	
	Zaltbommel			Globale	
	Zevenaar			Globale	
	Zuidhorn			Globale	
	Zwijndrecht			Globale	
	Zwolle			Globale	
AT	Graz	Globale			Centrale (Werndorf)
	Innsbruck	Globale			
	Klagenfurt - Villach	Globale (Klagenfurt)			Globale (Villach-Fürnitz)
	Krems			Globale	
	Linz - Wels	Globale (Linz)		Centrale (Enns), Globale (Linz)	Centrale (Wels)
	Salzburg	Globale			Globale

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Wien	Centrale (Schwechat)*		Centrale	Centrale
	Wolfurt				Globale
	Wörgl				Globale
PL	Białystok				Globale
	Braniewo				Globale
	Bydgoszcz	Globale			Globale
	Dorohusk / Okopy				Globale
	Ełk				Globale
	Gdańsk, Gdynia	Centrale (Gdańsk)	Centrale (Gdańsk) Centrale (Gdynia)		Centrale
	Katowice	Centrale (Pyrzowice)			Centrale (Slawków) Globale (Gliwice / Pyrzowice)
	Kraków	Centrale			Centrale
	Łódź	Centrale			Centrale (Łódź / Stryków)
	Małaszewicze / Terespol				Globale
	Medyka / Żurawica				Globale
	Police		Globale	Globale	
	Poznań	Centrale			Centrale
	Rzepin				Globale
	Rzeszów	Globale			
	Szczecin, Świnoujście	Centrale (Szczecin)	Centrale (Szczecin) Centrale (Świnoujście)	Centrale (Szczecin) Centrale (Świnoujście)	Centrale (Szczecin) Centrale (Świnoujście)
	Warszawa	Centrale*			Centrale
	Wrocław	Centrale			Centrale

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
PT	Abrantes / Entroncamento				Globale
	Aveiro		Globale		
	Bragança	Globale			
	Caniçal		Globale		
	Corvo	Globale			
	Elvas				Globale
	Faro	Globale			Globale (Loulé)
	Flores	Globale			
	Funchal	Globale	Globale		
	Horta	Globale	Globale		
	Lajes das Flores		Globale		
	Lajes (Terceira)	Globale			
	Lisboa	Centrale*	Centrale		
	Pico	Globale			
	Ponta Delgada	Globale	Globale		
	Portimão		Globale		
	Porto	Centrale (Sá Carneiro)	Centrale (Leixões)	Centrale	
	Poceirão				Centrale
	Porto Santo	Globale	Globale		
	Praia da Vitória		Globale		
	Santa Maria	Globale			
	São Jorge	Globale			
	Setúbal		Globale		
	Sines		Centrale		Centrale (Grândola)
	Vila Real	Globale			

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
RO	Bacău	Globale			
	Baia Mare	Globale			
	Brăila		Globale	Globale	
	Brașov				Globale
	București	Centrale (Henri Coandă)		Globale (1 Decembrie) Globale (Glina)	Centrale
	Calafat			Centrale	
	Călărași			Globale	
	Cernavodă			Centrale	
	Cluj-Napoca	Globale			Globale
	Constanța	Globale	Centrale	Centrale	
	Craiova	Globale			Centrale
	Drobeta Turnu Severin			Centrale	
	Galați		Centrale	Centrale	
	Giurgiu			Centrale	
	Iași	Globale			
	Medgidia			Globale	
	Moldova Veche			Globale	
	Oltenița			Globale	
	Oradea	Globale			
	Sibiu	Globale			
	Suceava	Globale			Globale
	Sulina		Globale	Globale	
	Timișoara	Centrale			Centrale
	Tulcea	Globale	Globale	Globale	

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Turda				Globale
SI	Koper		Centrale		
	Ljubljana	Centrale			Centrale
	Maribor	Globale			Globale
	Portorož	Globale			
SK	Bratislava	Centrale		Centrale	Centrale
	Komárno			Centrale	
	Košice	Globale			Globale
	Leopoldov- Šulekovo				Globale
	Poprad Tatry	Globale			
	Žilina				Centrale
FI	Eckerö		Globale		
	Enontekiö	Globale			
	Hanko		Globale		
	Helsinki	Centrale (Vantaa)*	Centrale		
	Ivalo	Globale			
	Joensuu	Globale			
	Jyväskylä	Globale			
	Kajaani	Globale			
	Kaskinen		Globale		
	Kemi	Globale (Kemi-Tornio)	Globale		
	Kilpilahti (Sköldvik)		Globale		
	Kittilä	Globale			

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Kokkola		Globale		
	Kotka-Hamina		Centrale (Hamina) Centrale (Kotka)		
	Kouvola				Centrale
	Kruunupyy	Globale			
	Kuopio	Globale			
	Kuusamo	Globale			
	Laappenranta	Globale			
	Maarianhamina	Globale	Globale		
	Oulu	Globale	Globale		
	Pietarsaari		Globale		
	Pori	Globale	Globale		
	Rauma		Globale		
	Rautaruukki/Raahe		Globale		
	Rovaniemi	Globale			
	Savonlinna	Globale			
	Tampere	Globale			Globale
	Turku-Naantali	Centrale (Turku)	Centrale (Turku) Centrale (Naantali)		
	Vaasa	Globale			
SE	Ängelholm	Globale			
	Älmhult				Globale
	Arvidsjaur	Globale			
	Gällivare	Globale			
	Gävle		Globale		

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Göteborg	Centrale (Landvetter)	Centrale	Centrale	Centrale
	Grisslehamn		Globale		
	Hagfors	Globale			
	Halmstad		Globale		
	Helsingborg		Globale		
	Hemavan	Globale			
	Jönkoping	Globale			Globale
	Kalmar	Globale			
	Kapellskär		Globale		
	Karlshamn		Globale		
	Karlskrona		Globale		
	Kiruna	Globale			
	Köping		Globale	Globale	
	Luleå	Globale	Centrale		
	Lycksele	Globale			
	Malmö	Centrale (Sturup)	Centrale		Centrale
	Mora	Globale			
	Norrköping		Globale		
	Nyköping	Globale (Stockholm Skavsta)			
	Oskarshamn		Globale		
	Örebro	Globale			Centrale (Hallsberg)
	Östersund	Globale			
	Oxelosund		Globale		
	Pajala	Globale			

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Ronneby	Globale			
	Skellefteå	Globale			
	Stenungsund		Globale		
	Stockholm	Centrale (Arlanda)* Globale (Bromma)	Centrale (Stockholm) Globale (Nynäshamn)	Centrale	Centrale
	Strömstad		Globale		
	Sundsvall	Globale	Globale		
	Sveg	Globale			
	Trelleborg		Centrale		Centrale
	Umeâ	Globale	Globale		
	Rosersberg				Globale
	Varberg		Globale		
	Västeras		Globale	Globale	
	Vilhelmina	Globale			
	Visby	Globale	Globale		
	Ystad		Globale		
UK	Aberdeen	Globale	Globale		
	Barra	Globale			
	Belfast	Globale (City) Globale (International)	Centrale		
	Benbecula	Globale			
	Birmingham	Centrale*			Centrale
	Bournemouth	Globale			
	Bristol	Centrale	Centrale		
	Loch Ryan Ports		Globale		
	Campbeltown	Globale			

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Cardiff-Newport	Globale	Centrale (Cardiff) Centrale (Newport)		
	Corby				Globale (Eurohub)
	Cromarty Firth		Globale		
	Daventry				Globale (Intl. Rail Freight Terminal)
	Dover/Folkestone		Centrale		
	Durham	Globale			
	Edinburgh	Centrale*	Centrale (Forth, Grangemouth, Rosyth and Leith)		
	Exeter	Globale			
	Felixstowe-Harwich		Centrale (Felixstowe) Centrale (Harwich)		
	Fishguard		Globale		
	Glasgow	Centrale*	Centrale (Clydeport, King George V dock, Hunterston and Greenock)		Centrale (Mossend/ Coatbridge)
	Glensanda		Globale		
	Goole		Globale		
	Grimsby/Immingham		Centrale (Grimsby and Immingham)		
	Heysham		Globale		
	Holyhead		Globale		
	Hull		Globale		
	Inverness	Globale			
	Ipswich		Globale		
	Islay	Globale			
	Kirkwall	Globale			

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Larne		Globale		
	Leeds	Centrale (Leeds/ Bradford)			Centrale (Leeds/ Wakefield RRT)
	Liverpool	Globale	Centrale		Centrale
	London	Centrale (City) Centrale (Gatwick)* Centrale (Heathrow)* Centrale (Luton)* Centrale (Stansted)*	Centrale (London, London Gateway, Tilbury)		
	Londonderry	Globale	Globale		
	Manchester	Centrale*	Globale (Manchester and Port Salford)		
	Medway		Globale (Thamesport, Sheerness)		
	Milford Haven		Centrale		
	Newcastle	Globale			
	Newquay	Globale			
	Norwich	Globale			
	Nottingham	Centrale (East Midlands)			
	Orkney		Globale		
	Plymouth		Globale		
	Poole		Globale		
	Port Salford		Globale		
	Port Talbot		Globale		
	Prestwick	Globale			
	Ramsgate	Globale (Kent International)	Globale		
	River Hull and Humber		Globale		
	Scilly Isles	Globale			

SM	NOME DEL NODO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TFS
	Scrabster		Globale		
	Selby				Globale
	Sheffield	Globale (Doncaster - Sheffield)			Centrale (Doncaster RRT)
	Shetland Islands	Globale	Globale (Sullom Voe)		
	Southampton, Portsmouth	Globale (Southampton)	Centrale (Southampton) Globale (Portsmouth)		
	Stornoway	Globale	Globale		
	Sumburgh	Globale			
	Teesport		Centrale		
	Tiree	Globale			
	Tyne		Globale		
	Ullapool		Globale		
	Warrenpoint		Globale		
	Wick	Globale			

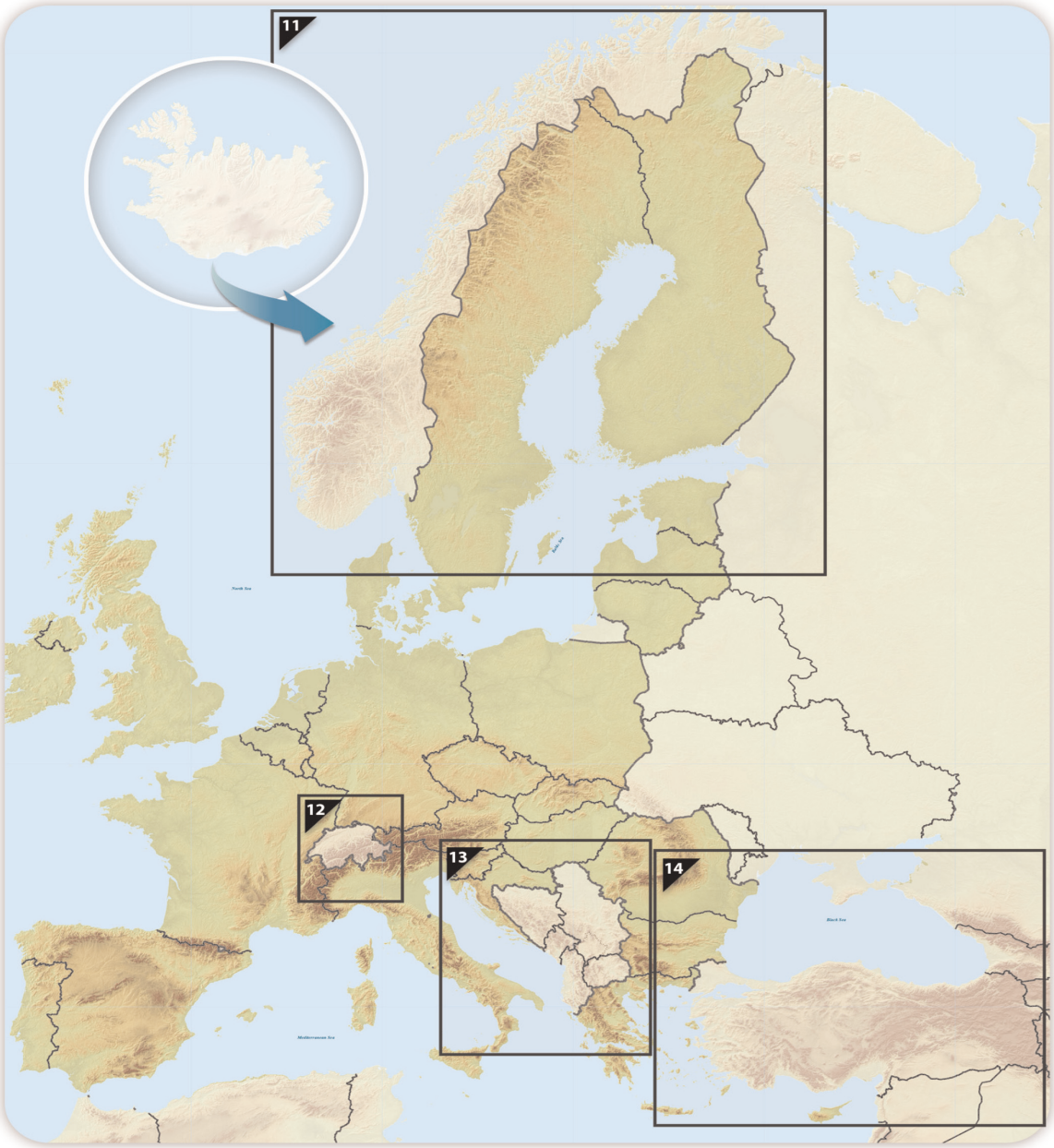
3. Punti di attraversamento del confine della rete centrale verso paesi vicini:

Stato membro dell'UE	Paese vicino	Attraversamento del confine (Strada)	Attraversamento del confine (Ferrovia)
FINLANDIA	RUSSIA	Vaalimaa	Vainikkala
ESTONIA	RUSSIA	Luhamaa	Koidula
LETTONIA	RUSSIA	Terehova	Zilupe
	BIELORUSSIA	Pāternieki	Indra
LITUANIA	RUSSIA	Kybartai	Kybartai
	BIELORUSSIA	Medininkai	Kena
POLONIA	RUSSIA	Grzechotki	Braniewo
	BIELORUSSIA	Kukuryki	Terespol
	UCRAINA	Korczowa	Przemyśl
SLOVACCHIA	UCRAINA	Vyšné Nemecké	Čierna nad Tisou
UNGHERIA	UCRAINA	Beregsurány	Záhony
	SERBIA	Röszke	Kelebia
CROAZIA	SERBIA	Lipovac	Tovarnik
	BOSNIA-ERZEGOVINA	Svilaj	Slavonski Šamac
	MONTENEGRO	Karasovići	/
ROMANIA	UCRAINA	Siret	Vicșani
	MOLDOVA	Ungheni	Cristești Jijia
	SERBIA	Stamora Moravița	Stamora Moravița
BULGARIA	SERBIA	Kalotina	Kalotina
	ex Repubblica jugoslava di Macedonia (FYROM)	Gueshevo	Gueshevo
	TURCHIA	Svilengrad	Svilengrad
GRECIA	ALBANIA	Kakavia	Krystallopigi
	ex Repubblica jugoslava di Macedonia (FYROM)	Evzoni	Idomeni
	TURCHIA	Kipi	Pythion

ALLEGATO III

MAPPE INDICATIVE DELLA RETE DI TRASPORTI TRANS-EUROPEA ESTESA A SPECIFICI PAESI TERZI

Quadro d'insieme delle mappe dei paesi confinanti



11.1. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale e centrale: vie navigabili interne e porti

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

11.2. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11

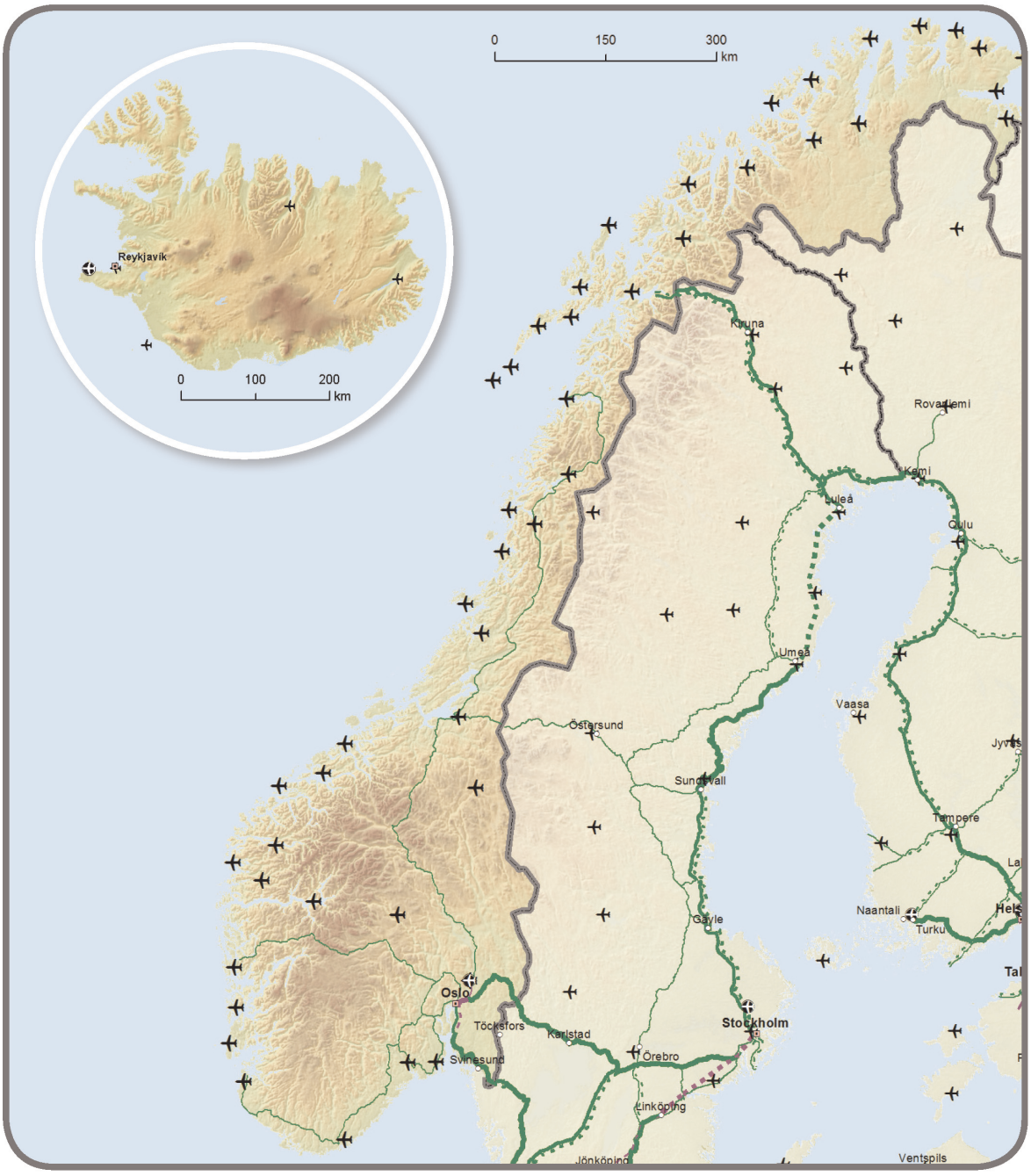


Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

11.3. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

11.4. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11

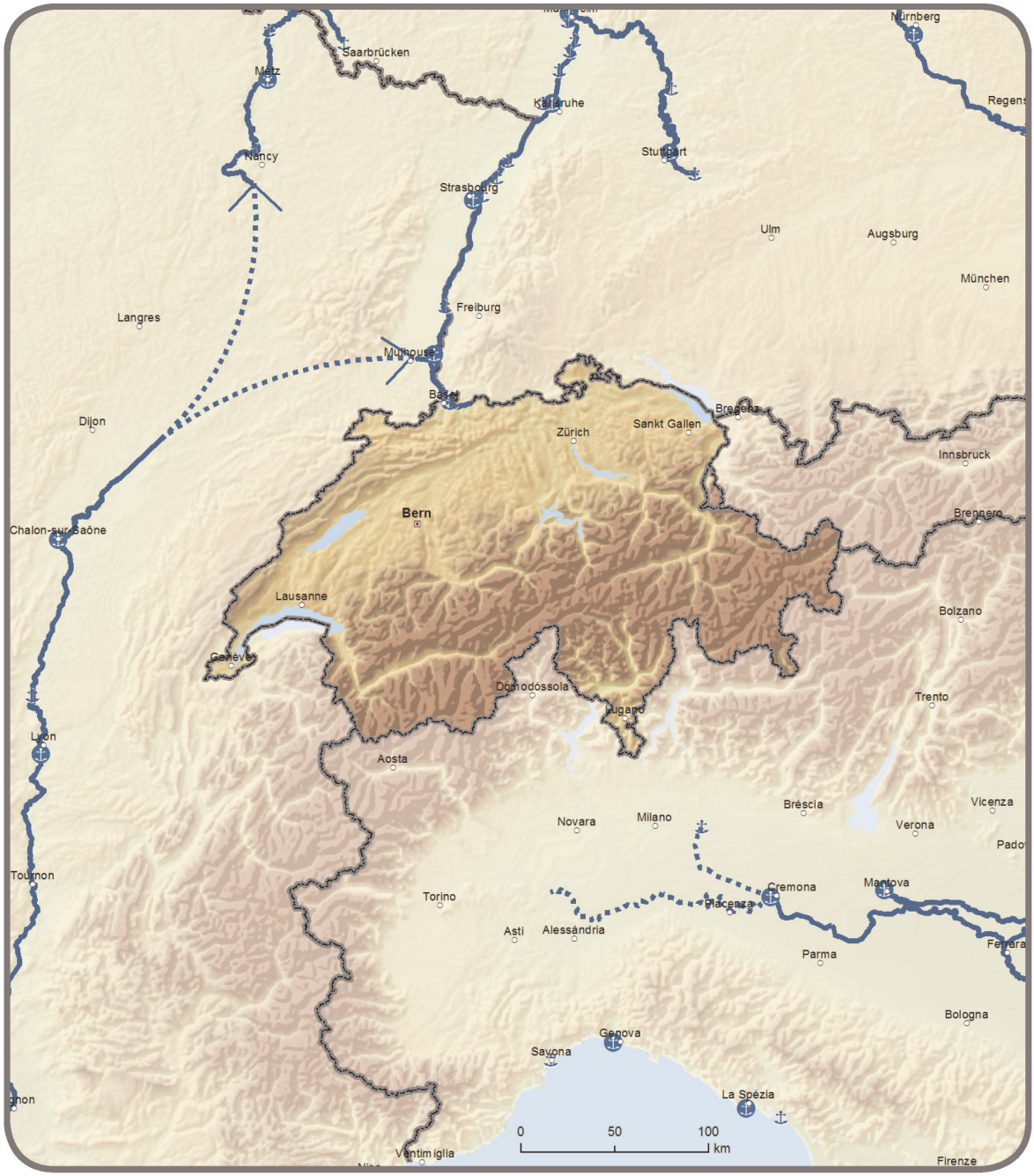


Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

12.1. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale e centrale: vie navigabili interne e porti

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12

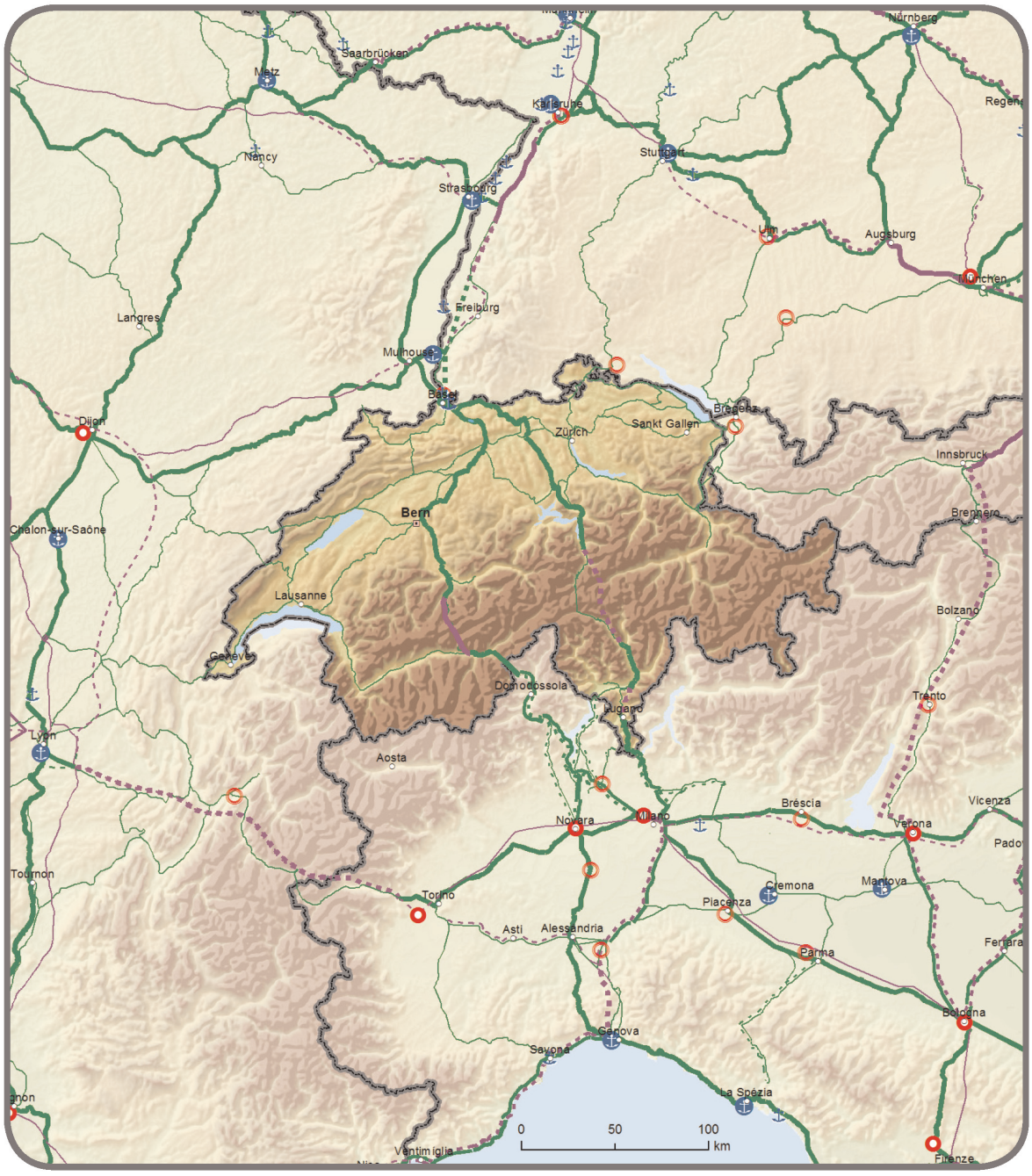


Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

12.2. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)
Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12

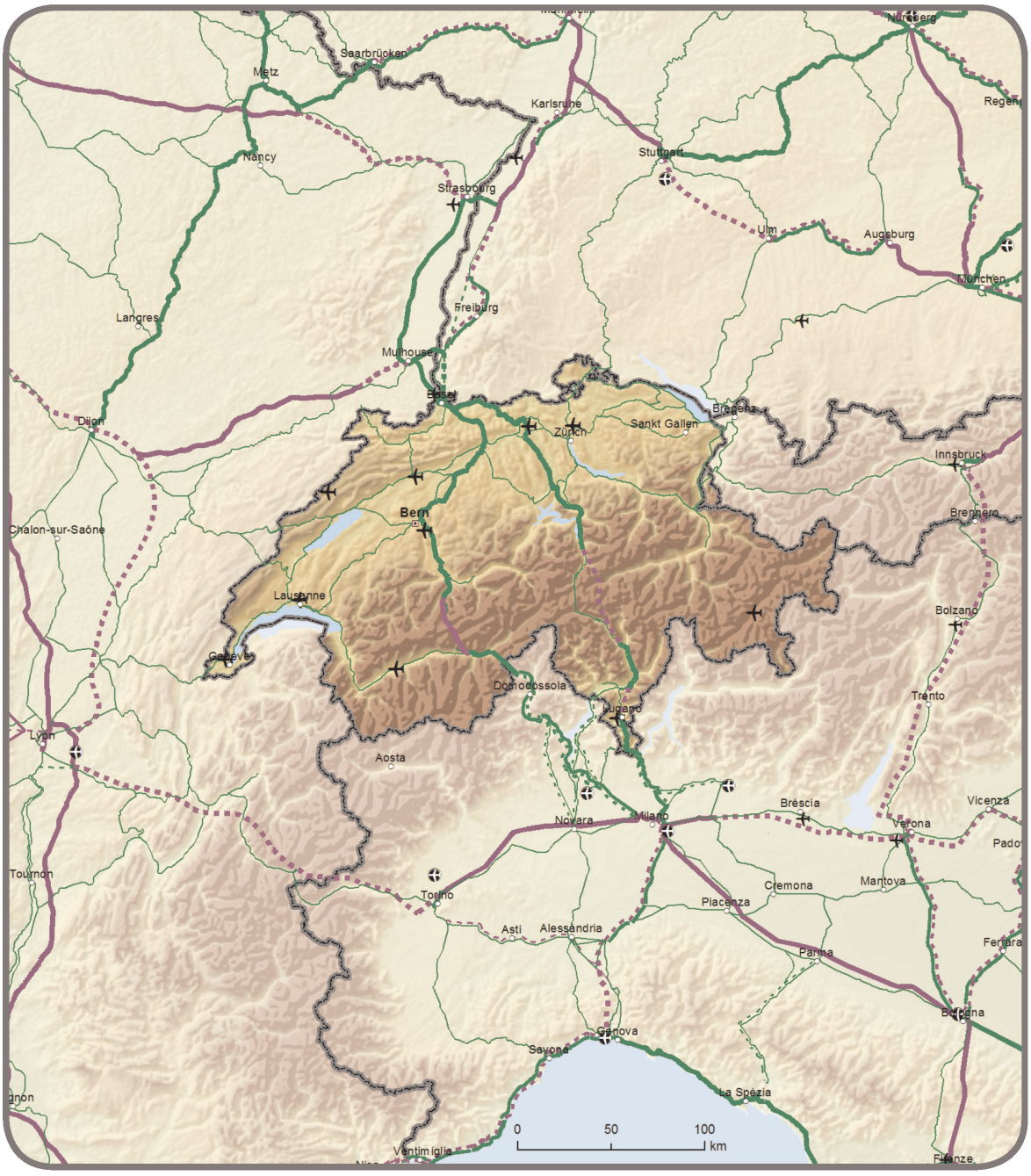


Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

12.3. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12

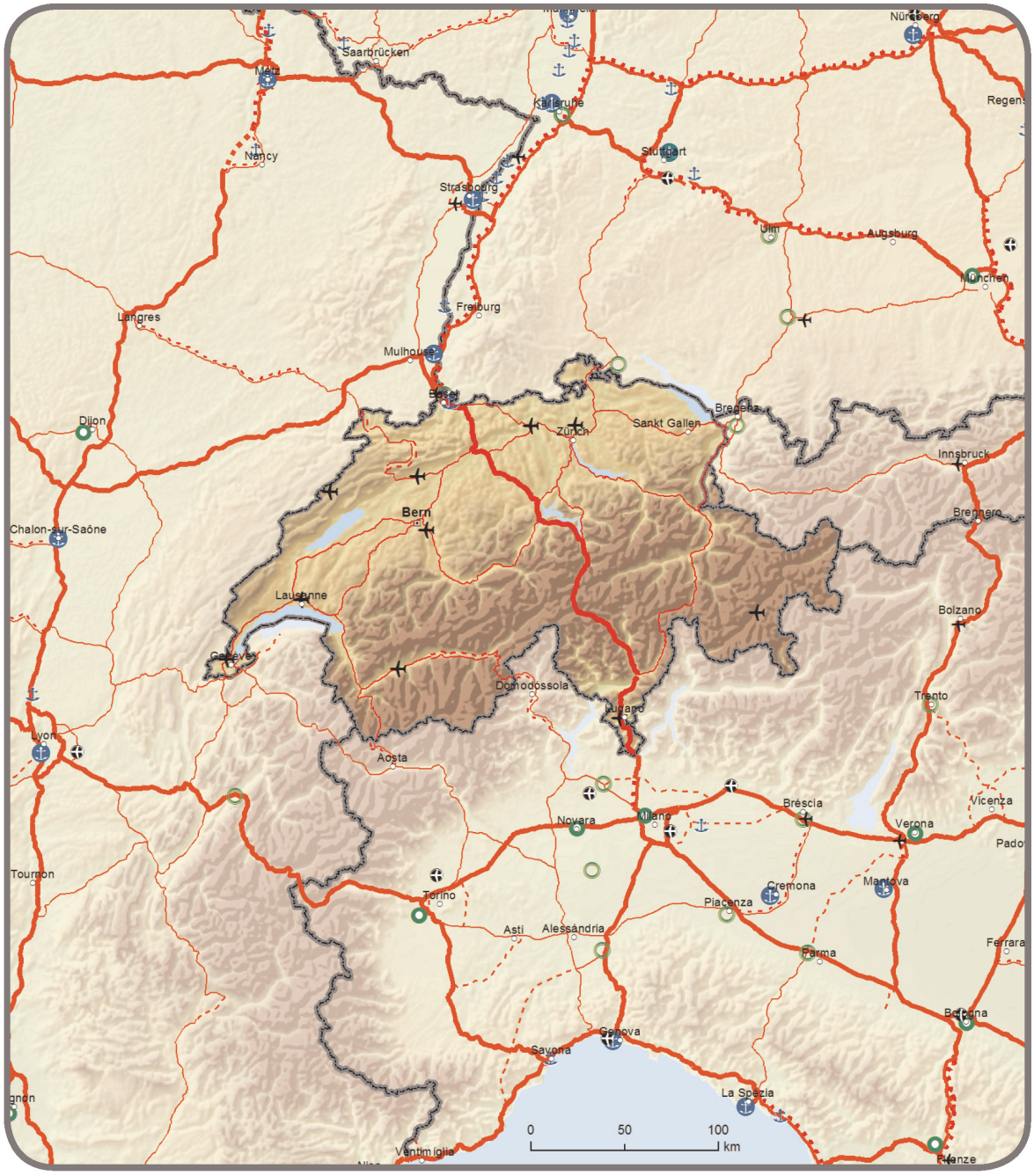


Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

12.4. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale e centrale:
strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

13.1. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: vie navigabili interne e porti

Regione dei Balcani occidentali

13



Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

13.2. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

Regione dei Balcani occidentali

13



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

13.3. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: ferrovie e aeroporti

Regione dei Balcani occidentali

13



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

13.4. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale e centrale: strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

Regione dei Balcani occidentali

13



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

14.1. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: vie navigabili interne e porti

Türkiye

14



Centrale	Globale	Centrale
Via navigabile interna / completata		Porto
Via navigabile interna / da adeguare Via navigabile interna / pianificata		

14.2. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

Türkiye

14



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Porto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			TFS
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

14.3. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: ferrovie e aeroporti

Türkiye

14



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

14.4. Estensione indicativa ai paesi confinanti
Rete globale: strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti

Türkiye

14



Globale	Centrale		Globale	Centrale		Globale	Centrale	
		Strada / completata			Porto			Aeroporto
		Strada / da adeguare			TFS			
		Strada / pianificata						

Dichiarazioni della Commissione

1. «La Commissione ricorda che la decisione di presentare progetti per ottenere un finanziamento a titolo del Meccanismo per collegare l'Europa (CEF) è prerogativa degli Stati membri e che su tale prerogativa non incidono in alcun modo le percentuali indicative per obiettivi specifici di trasporto elencate nella parte IV dell'allegato.»

2. «La Commissione deplora vivamente l'inclusione dell'articolo 18 che introduce la procedura di esame di cui all'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 per la concessione dell'assistenza finanziaria dell'Unione a progetti o parti di progetti selezionati a seguito di ogni invito a presentare proposte sulla base dei programmi di lavoro annuali o pluriennali di cui all'articolo 17 del regolamento sul Meccanismo per collegare l'Europa. La Commissione fa presente di non aver proposto tale procedura in nessuno degli atti settoriali del quadro finanziario pluriennale (QFP). Il suo obiettivo era la semplificazione dei programmi del QFP a beneficio dei destinatari di finanziamenti dell'UE. L'approvazione delle decisioni di sovvenzione senza l'esame del comitato permetterebbe di accelerare la procedura, riducendo i tempi di concessione delle sovvenzioni a beneficio dei promotori dei progetti ed evitando costi e adempimenti burocratici non necessari. La Commissione ricorda inoltre che l'adozione di decisioni in materia di sovvenzioni rientra nelle sue prerogative istituzionali relative all'esecuzione del bilancio e che esse pertanto non dovrebbero essere adottate mediante la procedura di comitato. La Commissione ritiene inoltre che l'inclusione dell'articolo 18 non possa servire da precedente per altri strumenti di finanziamento data la particolare natura dei progetti infrastrutturali in termini di impatto sul territorio degli Stati membri.»

3. «La Commissione deplora l'inclusione all'articolo 2, paragrafo 5 e all'articolo 5, paragrafo 2, dei riferimenti ai costi dell'agenzia esecutiva incaricata dalla Commissione di applicare parti specifiche del Meccanismo per collegare l'Europa nel contesto delle azioni di sostegno al programma. La Commissione ricorda che è sua prerogativa decidere, previa un'analisi costi-benefici, se istituire un'agenzia esecutiva e affidarle determinati compiti relativi alla gestione di un programma, conformemente alle disposizioni del regolamento (CE) n. 58/2003 del Consiglio. L'esecuzione di un'analisi costi-benefici allo scopo di affidare determinati compiti a un'agenzia esecutiva per la realizzazione del Meccanismo per collegare l'Europa non dovrebbe essere vanificata dal testo del regolamento CEF. La Commissione ritiene inoltre che il massimale non possa servire da precedente per altri strumenti di finanziamento data la particolare natura dei progetti infrastrutturali gestiti dall'agenzia.»

REGOLAMENTO (UE) N. 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 dicembre 2013

che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010

(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 [1],

visto il parere del Comitato delle regioni [2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria [3],

considerando quanto segue:

(1) Al fine di pervenire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e stimolare la creazione di posti di lavoro, conformemente agli obiettivi della strategia Europa 2020, l'Unione ha bisogno di infrastrutture moderne e di elevata efficienza che contribuiscano all'interconnessione e all'integrazione dell'Unione e di tutte le sue regioni, nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Tali interconnessioni dovrebbero agevolare il miglioramento della libera circolazione delle persone, dei beni, dei capitali e dei servizi. Le reti transeuropee dovrebbero favorire i collegamenti transfrontalieri, promuovere una maggiore coesione economica, sociale e territoriale e contribuire a un'economia sociale di mercato più competitiva e alla lotta contro il cambiamento climatico.

(2) La creazione del meccanismo per collegare l'Europa (MCE), istituito dal presente regolamento, mira ad accelerare gli investimenti nel campo delle reti transeuropee e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, aumentando nel contempo la certezza del diritto, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica. L'MCE dovrebbe consentire di sfruttare al meglio le sinergie tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, rafforzando in tal modo l'efficacia dell'intervento dell'Unione e permettendo un'ottimizzazione dei costi di realizzazione.

(3) Secondo la Commissione il fabbisogno di investimenti per le reti transeuropee nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia è stimato pari a 970 000 milioni di EUR fino al 2020.

(4) Il presente regolamento determina, per l'attuazione dell'MCE per il periodo 2014-2020, una dotazione finanziaria di 33 242 259 000 EUR a prezzi correnti, che costituisce per il Parlamento europeo e il Consiglio il riferimento privilegiato nel corso della procedura annuale di bilancio, ai sensi del punto 17 dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria [4].

(5) Per ottimizzare l'uso dei fondi di bilancio assegnati all'MCE, la Commissione dovrebbe essere in grado, a seguito della valutazione intermedia dell'MCE, di proporre il trasferimento di stanziamenti tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Tale proposta dovrebbe essere soggetta alla procedura di bilancio annuale.

(6) L'importo di 11 305 500 000 EUR a prezzi correnti trasferito dal Fondo di coesione istituito con regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [5] dovrebbe essere usato per impegnare risorse di bilancio in strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento solo dal 1º gennaio 2017.

(7) La creazione di reti infrastrutturali efficienti per i trasporti e l'energia è una delle dodici azioni chiave individuate dalla Commissione nella comunicazione del 13 aprile 2011, intitolata "L'Atto per il mercato unico – Dodici leve per stimolare la crescita e rafforzare la fiducia – Insieme per una nuova crescita.".

(8) La Commissione si è impegnata a integrare il cambiamento climatico nei programmi di spesa dell'Unione e a destinare almeno il 20 % del bilancio dell'Unione agli obiettivi connessi al clima. È importante garantire che nella preparazione, nello sviluppo e nella realizzazione di progetti di interesse comune siano promosse la mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico nonché la prevenzione e la gestione dei rischi. Gli investimenti infrastrutturali contemplati dal presente regolamento dovrebbero contribuire a promuovere il passaggio a un'economia e una società a basse emissioni di carbonio e capaci di reagire alle catastrofi e al cambiamento climatico, tenendo conto delle specificità delle regioni che

[1] GU C 143 del 22.5.2012, pag. 116.
[2] GU C 277 del 13.9.2012, pag. 125.
[3] Posizione del Parlamento europeo del 19 novembre 2013 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale)
[4] GU C 420 del 20.12.2013, pag. 1.
[5] Regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 sul Fondo di coesione e che abroga il regolamento (CE) n. 1084/2006 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 289).

presentano svantaggi naturali e demografici, in particolare le regioni ultraperiferiche e insulari. Nei settori dei trasporti e dell'energia in particolare, l'MCE dovrebbe contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione medio e lungo termine.

(9) Nella risoluzione dell'8 giugno 2011, "Investire nel futuro: un nuovo quadro finanziario pluriennale ("QFP") per un'Europa competitiva, sostenibile e inclusiva", il Parlamento europeo ha sottolineato l'importanza di dare rapida attuazione all'agenda digitale dell'Unione e di proseguire gli sforzi al fine di raggiungere entro il 2020 gli obiettivi che prevedono la disponibilità di accesso ad Internet ad alta velocità per tutti i cittadini dell'Unione, anche nelle regioni meno sviluppate. ([1]) Il Parlamento europeo ha sottolineato che gli investimenti in un'infrastruttura di trasporto efficace hanno un'importanza cruciale onde consentire all'Europa di difendere la propria competitività e creare i presupposti per una crescita economica a lungo termine dopo la crisi, evidenziando altresì che la rete transeuropea dei trasporti ("TEN-T") è vitale per garantire il corretto funzionamento del mercato interno e assicurare un importante valore aggiunto a livello di Unione. Il Parlamento europeo ha altresì affermato di ritenere che la TEN-T debba pertanto costituire una priorità essenziale nel QFP e che nell'ambito di tale quadro sia necessario aumentare i fondi destinati alla TEN-T. Il Parlamento europeo ha inoltre posto l'accento sulla necessità di massimizzare l'impatto dei finanziamenti dell'Unione e sulle opportunità offerte dal Fondo di coesione e dai Fondi europei strutturali e di investimento e dagli strumenti finanziari per finanziare importanti progetti prioritari per l'Europa, sia nazionali che transnazionali, nel settore dell'infrastruttura energetica, sottolineando la necessità di prevedere, nel bilancio dell'Unione, stanziamenti cospicui per gli strumenti finanziari destinati a questo settore.

(10) Ai fini del finanziamento delle infrastrutture nelle regioni transfrontaliere nel contesto dello sviluppo complessivo delle reti è opportuno incoraggiare sinergie tra gli strumenti finanziari dell'MCE e altri fondi dell'Unione.

(11) Il 28 marzo 2011 la Commissione ha adottato il Libro bianco intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" ("Libro bianco"), che fissa l'obiettivo di una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dei trasporti pari ad almeno il 60 % entro il 2050, rispetto ai livelli del 1990. Relativamente alle infrastrutture, il Libro bianco si prefigge di rendere pienamente operativa entro il 2030 in tutta l'Unione una "rete centrale" TEN-T multimodale. L'interoperabilità potrebbe essere promossa attraverso soluzioni innovative volte a migliorare la compatibilità tra i sistemi interessati. Il Libro bianco si pone inoltre l'obiettivo di ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, anche rafforzando l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico. Pertanto, esso fissa i seguenti obiettivi per la politica TEN-T: entro il 2030 il 30 % del trasporto merci su strada con percorrenze superiori a 300 km dovrebbe essere trasferito verso altri modi di trasporto, ed entro il 2050 questa percentuale dovrebbe superare il 50 %; la lunghezza della rete ferroviaria ad alta velocità esistente dovrebbe essere triplicata entro il 2030 e la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia entro il 2050; entro il 2050 tutti gli aeroporti della rete centrale dovrebbero essere collegati alla rete ferroviaria e tutti i porti marittimi dovrebbero essere collegati alla rete transeuropea ferroviaria e, ove possibile, alle vie navigabili interne.

(12) Nella risoluzione del 6 luglio 2010 su un futuro sostenibile per i trasporti ([2]), il Parlamento europeo ha sottolineato che una politica dei trasporti efficiente richiede un quadro finanziario che sia appropriato alle sfide nascenti e che, perciò, è opportuno aumentare la dotazione finanziaria attuale per il trasporto e la mobilità; ha ritenuto inoltre necessario istituire un meccanismo per coordinare e ottimizzare l'utilizzo di varie fonti di finanziamento per i trasporti e di tutti gli altri mezzi e meccanismi finanziari disponibili a livello dell'Unione.

(13) Nelle sue conclusioni dell'11 giugno 2009 sulla revisione della politica in materia di TEN-T, il Consiglio ha ribadito l'esigenza di continuare a investire nelle infrastrutture di trasporto per assicurare un adeguato sviluppo della TEN-T in tutti i modi trasporto quale fondamento del mercato interno e della competitività, della coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione e della sua connessione a paesi vicini, evidenziando il valore aggiunto europeo da esse derivante. Il Consiglio ha altresì rilevato l'esigenza che la Comunità metta a disposizione le risorse finanziarie necessarie per incentivare gli investimenti in progetti TEN-T e, in particolare, l'esigenza di conciliare un adeguato sostegno finanziario del bilancio TEN-T a favore dei progetti prioritari che interessano tratte transfrontaliere pertinenti e la cui attuazione si estenderà oltre il 2013, nel rispetto dei vincoli istituzionali del quadro di programmazione finanziaria. A parere del Consiglio, si dovrebbero sviluppare e sostenere ulteriormente, ove opportuno in questo contesto, gli approcci basati su partenariati pubblico-privati.

(14) Sulla base degli obiettivi fissati dal Libro bianco, gli orientamenti per la TEN-T stabiliti nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) identificano le infrastrutture della TEN-T, precisano i requisiti che devono essere soddisfatti da tali infrastrutture e prevedono misure per la loro realizzazione. Tali orientamenti prevedono in particolare il completamento della rete centrale entro il 2030 attraverso la creazione di nuove infrastrutture, nonché l'adeguamento e il ripristino sostanziali di quelle esistenti.

([1]) GU C 380 E dell'11.12.2012, pag. 89.

([2]) GU C 315 E del 2.12.2011, pag. 13.

([3]) Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (Cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

(15) Sulla base dell'analisi dei piani degli Stati membri riguardanti le infrastrutture di trasporto, la Commissione stima in 500 000 milioni di EUR il fabbisogno di investimenti per la rete TEN-T nel suo complesso nel periodo 2014-2020; di questi si stima che 250 000 milioni di EUR dovranno essere investiti nella rete centrale della TEN-T.

(16) L'allineamento geografico dei corridoi ferroviari merci di cui al regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio [1] con i corridoi della rete centrale di cui alla parte I dell'allegato I del presente regolamento dovrebbe essere assicurato, se del caso, tenendo conto degli obiettivi dei rispettivi strumenti, al fine di ridurre gli oneri amministrativi e razionalizzare lo sviluppo e l'uso dell'infrastruttura ferroviaria. I corridoi ferroviari merci dovrebbero essere soggetti soltanto alle disposizioni del regolamento (UE) n. 913/2010, incluse le modifiche del loro allineamento.

(17) Nel quadro della revisione della politica in materia di TEN-T, avviata nel febbraio 2009, è stato istituito uno specifico gruppo di esperti incaricato di coadiuvare la Commissione e di esaminare la strategia di finanziamento e le prospettive finanziarie per la TEN-T. Il gruppo di esperti n. 5 ha raccolto l'esperienza di esperti esterni provenienti da diversi campi: gestori di infrastrutture, responsabili della pianificazione di infrastrutture, rappresentanti nazionali, regionali e locali, esperti ambientali, esperti del mondo accademico ed esponenti del settore privato. La relazione finale del gruppo di esperti n. 5 [2], adottata nel luglio 2010, contiene 40 raccomandazioni, alcune delle quali sono state prese in considerazione nel presente regolamento. Tale relazione raccomanda tra l'altro che la Commissione fornisca un quadro di riferimento standard per combinare sovvenzioni dell'Unione e con partenariati pubblico-privati TENT-T ("PPP"), contemplando sia fondi di coesione che risorse del bilancio TEN-T.

(18) L'esperienza acquisita nell'applicazione dell'attuale quadro finanziario indica che alcuni Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione stanno incontrando seri ostacoli nel realizzare entro i tempi stabiliti, progetti complessi riguardanti infrastrutture di trasporto transnazionali a elevato valore aggiunto per l'Unione, nonché nel garantire un utilizzo efficiente dei fondi europei. Per migliorare il completamento dei progetti nel settore dei trasporti, in particolare quelli transnazionali, a elevato valore aggiunto per l'Unione, è opportuno destinare una parte della dotazione del Fondo di coesione prevista nell'MCE (11 305 500 000 EUR) per il finanziamento di progetti riguardanti la rete centrale di trasporto o le priorità orizzontali negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nell'ambito dell'MCE. In una fase iniziale la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento dovrebbe rispettare le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. È opportuno che la Commissione coadiuvi gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nei loro sforzi volti a sviluppare un adeguato portafoglio di progetti, in particolare rafforzando la capacità istituzionale delle amministrazioni pubbliche interessate e pubblicando ulteriori inviti a presentare proposte, garantendo nel contempo un processo trasparente di selezione dei progetti.

(19) L'importo di 11 305 500 000 EUR trasferito dal Fondo di coesione, che potrà essere speso esclusivamente negli Stati membri ammissibili ai fondi di coesione, non dovrebbe essere usato per finanziare azioni volte a realizzare sinergie tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia che contribuiscono a progetti di interesse comune selezionati nell'ambito di bandi multisettoriali.

(20) Capacità istituzionali e amministrative sono presupposti fondamentali per l'efficace realizzazione degli obiettivi dell'MCE. È opportuno che la Commissione offra, per quanto possibile, mezzi di sostegno adeguati per consentire la definizione e l'attuazione dei progetti nello Stato membro interessato.

(21) Nella comunicazione del 17 novembre 2010 intitolata "Priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre – Piano per una rete energetica integrata", la Commissione ha individuato i corridoi prioritari necessari affinché l'Unione possa conseguire entro il 2020 gli ambiziosi obiettivi che si è data in materia di energia e clima per il completamento del mercato interno dell'energia, la sicurezza dell'approvvigionamento, l'integrazione delle fonti rinnovabili di energia e la preparazione delle reti in vista dell'ulteriore decarbonizzazione del sistema energetico dopo il 2020.

(22) Per conseguire in maniera economicamente efficiente gli obiettivi che l'Unione si è data nell'ambito della politica energetica e per il clima, ossia competitività, sostenibilità e sicurezza dell'approvvigionamento, sono necessari investimenti ingenti per ammodernare e ampliare le infrastrutture energetiche dell'Europa e per collegare tra loro le varie reti al di là delle frontiere ed eliminare l'isolamento energetico degli Stati membri. Secondo la Commissione il fabbisogno di investimenti per l'infrastruttura di trasporto da oggi al 2020 è stimato in 1 000 000 milioni di EUR, di cui circa 200 000 milioni di EUR per infrastrutture considerate di rilevanza europea, destinate alla trasmissione e allo stoccaggio di elettricità e gas. Secondo il documento di lavoro della Commissione intitolato "Esigenze di investimento in strutture energetiche e requisiti finanziari" presentato al Consiglio, tra i progetti di rilevanza europea, investimenti per un valore di circa 100 miliardi di EUR rischiano di non andare a buon fine a causa di ostacoli legati alle autorizzazioni, alle normative e al finanziamento.

[1] 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).

[2] http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf.

(23) La necessità urgente di realizzare le infrastrutture energetiche del futuro e il considerevole aumento dei volumi di investimento rispetto alle tendenze del passato impongono una svolta nelle modalità con cui si realizza il sostegno alle infrastrutture a livello dell'Unione. Nelle conclusioni del 28 febbraio 2011 il Consiglio ha confermato che i corridoi energetici sono prioritari per l'Europa.

(24) Per quanto riguarda il settore energetico, il Consiglio europeo del 4 febbraio 2011 ha chiesto alla Commissione di semplificare e migliorare le procedure di autorizzazione e di promuovere un quadro normativo che possa attrarre gli investimenti. Ha sottolineato che la maggior parte degli investimenti dovrà venire dal mercato e che i costi saranno recuperati attraverso l'imposizione di tariffe, riconoscendo tuttavia che per alcuni progetti, giustificati sotto il profilo della sicurezza dell'approvvigionamento o per fini connessi alla solidarietà ma non in grado di attrarre finanziamenti dal mercato, è necessario l'intervento della finanza pubblica. Ha altresì sottolineato la necessità di modernizzare e ampliare le infrastrutture energetiche dell'Europa e di interconnettere le reti attraverso le frontiere, al fine di rendere operativa la solidarietà tra gli Stati membri, garantire rotte di approvvigionamento o di transito e fonti di energia alternative nonché sviluppare fonti energetiche rinnovabili in competizione con quelle tradizionali. Ha ribadito che il mercato interno dell'energia dovrebbe essere completato entro il 2014 affinché il gas e l'elettricità possano circolare liberamente e che dopo il 2015 nessuno Stato membro dovrebbe rimanere isolato dalle reti elettriche e del gas europee o vedere minacciata la sua sicurezza energetica per mancanza di connessioni adeguate. I primi due programmi di lavoro adottati a norma del presente regolamento dovrebbero accordare la priorità a progetti di comune interesse - e alle relative azioni - finalizzati all'eliminazione dell'isolamento energetico e delle strozzature nel settore dell'energia, nella prospettiva del completamento del mercato interno dell'energia.

(25) Il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [1] individua le priorità per l'infrastruttura energetica transeuropea che devono essere realizzate entro il 2020 per conseguire gli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di energia e clima, stabilisce criteri per l'individuazione dei progetti di interesse comune necessari per la realizzazione di tali priorità e identifica misure nel campo della concessione di autorizzazioni, del coinvolgimento pubblico e della regolamentazione finalizzate ad accelerare e/o agevolare la realizzazione di tali progetti, tra cui criteri riguardanti l'ammissibilità generale dei progetti stessi all'assistenza finanziaria dell'Unione.

(26) Le infrastrutture per le telecomunicazioni sono sempre più basate su Internet e si osserva un effetto catalizzatore delle reti a banda larga sull'utilizzo dei servizi digitali per un'intera gamma di attività nella società. Internet sta diventando lo strumento principale per le comunicazioni, l'attività delle imprese, la fornitura di servizi pubblici e privati e la coesione sociale e culturale. Inoltre, il "cloud computing" e il "software-as-a-service" si stanno ormai affermando come nuovi paradigmi dell'informatica. Ai fini della crescita economica e del mercato unico è pertanto essenziale disporre di un accesso universale a Internet veloce e di servizi digitali innovativi a livello transeuropeo.

(27) Le moderne reti Internet veloci sono un'infrastruttura cruciale per il futuro in termini di connettività per le imprese europee, in particolare per le piccole e medie imprese ("PMI") che vogliono utilizzare il cloud computing per migliorare il rapporto costi/efficienza. Per evitare una duplicazione delle infrastrutture, prevenire il dirottamento degli investimenti privati e potenziare ulteriormente le capacità nella prospettiva di creare nuove opportunità di investimento e promuovere l'attuazione di misure atte a ridurre i costi, è opportuno intervenire migliorando il coordinamento del sostegno dell'Unione a favore della banda larga a titolo dell'MCE e delle varie altre fonti disponibili, anche attraverso piani nazionali per la banda larga.

(28) La strategia Europa 2020 raccomanda l'attuazione dell'agenda digitale europea, che crea un quadro normativo stabile per stimolare gli investimenti destinati a infrastrutture Internet ad alta velocità aperte e competitive, nonché ai servizi correlati. È opportuno puntare a garantire che l'Europa disponga della banda larga più veloce al mondo entro il 2020 sulla base delle tecnologie di punta.

(29) Il 31 maggio 2010 il Consiglio ha concluso che l'Unione dovrebbe investire le risorse necessarie per lo sviluppo di un mercato unico digitale basato su Internet veloce e superveloce e su applicazioni interoperabili; ha riconosciuto inoltre che investimenti efficienti e competitivi nelle reti a banda larga di prossima generazione saranno necessari per l'innovazione, la scelta offerta ai consumatori e la competitività dell'Unione e potranno assicurare una migliore qualità della vita grazie a un'assistenza sanitaria migliore, trasporti più sicuri, nuove possibilità di comunicazione e un accesso più agevole a beni, servizi e conoscenze, in particolare attraverso le frontiere.

(30) Il settore privato dovrebbe svolgere un ruolo di primo piano per quanto riguarda la diffusione e la modernizzazione delle reti a banda larga, grazie al sostegno di un quadro regolamentare competitivo e propizio agli investimenti. Qualora gli investimenti privati risultassero insufficienti, gli Stati membri dovrebbero compiere gli sforzi necessari per conseguire gli obiettivi dell'Agenda digitale europea. È opportuno che l'assistenza finanziaria pubblica alla banda larga sia circoscritta agli strumenti finanziari per i programmi o alle iniziative inerenti a

[1] Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee e che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e che modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 (GU L 115 del 25.4.2013, pag. 39).

progetti che non possono essere finanziati dal solo settore privato, previa conferma di una valutazione ex ante volta a individuare le imperfezioni del mercato o le situazioni di investimento non ottimali.

(31) Pertanto, è essenziale incentivare la diffusione di reti a banda larga veloci e ultraveloci in tutta l'Unione, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica, e agevolare lo sviluppo e la diffusione di servizi digitali a livello transeuropeo. Gli investimenti pubblici attraverso strumenti finanziari nelle reti a banda larga veloci e ultraveloci non devono determinare distorsioni del mercato né costituire un disincentivo per gli investitori. Essi dovrebbero essere utilizzati per attrarre investimenti privati e solo ove manchi un interesse commerciale a investire.

(32) Per accrescere l'efficienza e l'impatto dell'assistenza finanziaria dell'Unione, per stimolare gli investimenti privati e per rispondere ai requisiti specifici dei singoli progetti sono necessari diversi metodi di realizzazione, che richiedono una differenziazione nei tassi di finanziamento e negli strumenti finanziari.

(33) Un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione è destinato a definire i criteri in base ai quali progetti di interesse comune possono essere sostenuti finanziariamente a norma del presente regolamento.

(34) Orizzonte 2020, il programma quadro per la ricerca e l'innovazione ([1]), porrà l'accento tra l'altro sulla necessità di affrontare le sfide sociali (ad esempio attraverso trasporti intelligenti, ecosostenibili, accessibili e integrati; energia sicura, pulita ed efficiente; sanità, amministrazione e sviluppo sostenibile basati sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione) per rispondere direttamente alle sfide individuate nella strategia Europa 2020, sostenendo attività che rappresentano l'intero spettro, dalla ricerca al mercato. Orizzonte 2020 fornirà sostegno in tutti gli anelli della catena dell'innovazione, specialmente alle attività più prossime al mercato, anche con il ricorso a strumenti finanziari innovativi. Con l'obiettivo di rendere più incisivi i finanziamenti dell'Unione e nell'intento di assicurare coerenza, l'MCE svilupperà strette sinergie con Orizzonte 2020.

(35) Nella comunicazione del 20 luglio 2010 intitolata "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale", la Commissione ha stabilito un quadro per le azioni politiche a favore delle infrastrutture sicure quale elemento chiave per dimezzare il numero delle vittime della strada entro il 2020. È pertanto opportuno che l'MCE garantisca che le richieste di finanziamenti dell'Unione rispettino i requisiti, le raccomandazioni e gli obiettivi di sicurezza stabiliti nel pertinente diritto dell'Unione in materia di sicurezza stradale. È opportuno che l'efficienza dell'MCE sia valutata tenendo conto della riduzione del numero di vittime sulla rete stradale nell'Unione.

(36) L'Unione e la maggior parte degli Stati membri sono firmatari della convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità; gli Stati membri rimanenti hanno già avviato le procedure di ratifica. Nella prospettiva della realizzazione dei progetti, è importante che nelle specifiche degli stessi si tenga conto dell'accessibilità per le persone con disabilità, menzionata in tale convenzione.

(37) Sebbene gli investimenti nell'ambito della strategia Europa 2020 possano essere assicurati in gran parte dal mercato e mediante provvedimenti di regolamentazione, le effettive necessità del finanziamento possono richiedere azioni pubbliche e il sostegno dell'Unione sotto forma di sovvenzioni e strumenti finanziari innovativi.

(38) Per ottimizzare l'uso del bilancio dell'Unione, le sovvenzioni dovrebbero essere riservate ai progetti che ricevono un finanziamento insufficiente dal settore privato.

(39) I progetti ferroviari non dovrebbero essere esclusi dalle sovvenzioni a norma del presente regolamento perché generano entrate da canoni obbligatori ai sensi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]).

(40) Le misure fiscali in molti Stati membri indurranno o hanno già indotto le amministrazioni pubbliche a riconsiderare i programmi di investimenti infrastrutturali. In questo contesto i PPP sono stati considerati un sistema efficace per realizzare i progetti infrastrutturali garantendo il conseguimento di obiettivi strategici quali la lotta al cambiamento climatico, la promozione delle fonti di energia alternative e dell'uso efficiente dell'energia e delle risorse, il sostegno a trasporti sostenibili e la diffusioni delle reti a banda larga. Nella comunicazione del 19 novembre 2009, intitolata "Mobilitare gli investimenti pubblici e privati per la ripresa e i cambiamenti strutturali a lungo termine: sviluppare i partenariati pubblico-privato", la Commissione si è impegnata a migliorare l'accesso dei PPP ai finanziamenti ampliando l'ambito di applicazione degli strumenti finanziari esistenti.

(41) Nella comunicazione del 19 ottobre 2010 intitolata "Revisione del bilancio dell'Unione europea", la Commissione ha evidenziato che per i progetti con un potenziale commerciale di lungo termine la norma dovrebbe essere l'utilizzo di fondi dell'Unione combinato con interventi finanziari da parte del settore finanziario e bancario, in

([1]) Regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 11 dicembre 2013, che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) - Orizzonte 2020 e abroga la decisione 1982/2006/CE (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 104).

([2]) 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).

particolare attraverso collaborazioni con la Banca europea per gli investimenti e le istituzioni finanziarie pubbliche degli Stati membri, ma anche con altre istituzioni finanziarie internazionali e con il settore finanziario privato, incluso a livello nazionale e regionale.

(42) Gli strumenti finanziari dovrebbero essere utilizzati per affrontare specifiche necessità di mercato, per azioni che presentino un chiaro valore aggiunto per l'Unione e che siano coerenti con gli obiettivi dell'MCE, e non dovrebbero escludere i finanziamenti privati. Dovrebbero migliorare l'effetto leva della spesa a titolo del bilancio dell'Unione e ottenere un effetto moltiplicatore superiore quando si tratta di attirare finanziamenti del settore privato. Ciò è di particolare rilevanza nel contesto delle difficoltà di accesso al credito, dei vincoli alle finanze pubbliche e in considerazione della necessità di sostenere la ripresa dell'economia europea. Prima di decidere l'uso di strumenti finanziari, la Commissione dovrebbe eseguire una valutazione ex ante dello strumento interessato, quale prevista dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

(43) Nella strategia Europa 2020, la Commissione si è impegnata a mobilitare gli strumenti finanziari dell'Unione nell'ambito di una strategia di finanziamento coerente, che metta insieme i fondi privati e pubblici, dell'Unione e nazionali, per le infrastrutture. La motivazione di questa scelta risiede nel fatto che gli strumenti finanziari permettono in molti casi di affrontare meglio, rispetto alle sovvenzioni, situazioni di investimento non ottimali e imperfezioni del mercato.

(44) L'MCE dovrebbe prevedere strumenti finanziari per promuovere una forte partecipazione agli investimenti infrastrutturali da parte degli investitori privati e delle istituzioni finanziarie. Per risultare sufficientemente attraenti per il settore privato, gli strumenti finanziari dovrebbero essere concepiti e attuati tenendo nella dovuta considerazione la semplificazione e la riduzione dell'onere amministrativo, ma dovrebbero essere inoltre in grado di rispondere in maniera elastica alle esigenze di finanziamento individuate. Nel concepire tali strumenti è opportuno tenere conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione degli strumenti finanziari del quadro finanziario pluriennale 2007-2013, quali ad esempio lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T (LGTT), il meccanismo di finanziamento con ripartizione dei rischi (RSFF), il fondo europeo 2020 per l'energia, il cambiamento climatico e l'infrastruttura ("fondo Marguerite") e l'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti.

(45) Dovrebbe essere valutato il potenziale degli strumenti finanziari innovativi, ad esempio le obbligazioni per il finanziamento di progetti, per sostenere il finanziamento delle infrastrutture di trasporto con un valore aggiunto europeo, in linea con i risultati delle valutazioni ex ante e altre valutazioni collegate, in particolare la valutazione indipendente dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti nel 2015.

(46) Per ottimizzare l'uso dei fondi di bilancio assegnati all'MCE, la Commissione dovrebbe assicurare la continuità di tutti gli strumenti finanziari istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]) e dello strumento di condivisione del rischio relativo alle obbligazioni per il finanziamento di progetti istituiti ai sensi della decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) con i relativi successivi strumenti finanziari di debito e di capitale ai sensi del presente regolamento, sulla base di una valutazione ex ante, quale prevista dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

(47) Nella scelta della forma di assistenza finanziaria più efficace è opportuno tenere nella dovuta considerazione le caratteristiche specifiche, a livello di settore e di progetto, dei progetti ammissibili. Per consentire l'impiego più efficiente del bilancio dell'Unione e potenziare l'effetto moltiplicatore dell'assistenza finanziaria dell'Unione, per quanto riguarda il settore dell'energia, la Commissione dovrebbe adoperarsi, per quanto possibile e in base alla penetrazione del mercato, al fine di dare priorità all'uso degli strumenti finanziari ogni qualvolta opportuno, rispettando nel contempo il massimale per l'uso degli strumenti stessi in conformità del presente regolamento. I promotori dei progetti energetici dovrebbero essere incoraggiati a valutare la possibilità di usare strumenti finanziari prima di chiedere sovvenzioni per i lavori. Al riguardo la Commissione dovrebbe fornire un sostegno appropriato per ottimizzare la diffusione degli strumenti finanziari.

(48) I progetti di interesse comune nei settori dell'elettricità, del gas e dell'anidride carbonica dovrebbero essere ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione, sotto forma di sovvenzioni o strumenti finanziari innovativi, per studi e, in determinate condizioni, lavori. Ciò assicurerà l'erogazione di un sostegno personalizzato ai progetti di interesse comune, che non sono validi nell'ambito del quadro normativo vigente e delle condizioni di mercato esistenti. Nel settore dell'energia è importante evitare qualsiasi distorsione della concorrenza, in particolare fra progetti che contribuiscano alla realizzazione dello stesso corridoio prioritario dell'Unione. Tale assistenza finanziaria dovrebbe garantire le sinergie necessarie con i fondi europei strutturali e d'investimento che finanzieranno le reti intelligenti di distribuzione dell'energia di importanza locale o regionale. Agli investimenti in progetti di interesse comune si applica una logica in tre fasi. In primo luogo, è opportuno che il mercato abbia la priorità degli

([1]) Regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione e che abroga il regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2012 (GU L 298 del 26.10.2012, pag. 1).

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

([3]) Decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013) (GU L 310 del 9.11.2006, pag. 15).

investimenti. In secondo luogo, se gli investimenti non sono realizzati dal mercato, è opportuno prevedere soluzioni regolamentari, se necessario adeguando il pertinente quadro regolamentare e garantendone una corretta applicazione. In terzo luogo, se le prime due fasi non sono sufficienti a garantire gli investimenti necessari nei progetti di interesse comune, potrebbe essere concessa l'assistenza finanziaria dell'Unione qualora il progetto di interesse comune soddisfi i criteri di ammissibilità applicabili.

(49) Ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013, tutti i progetti di interesse comune che rientrino nelle categorie di cui all'allegato II, punti 1, 2 e 4 del medesimo regolamento, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di sovvenzioni per studi e strumenti finanziari. Le sovvenzioni per lavori possono essere usate per azioni che contribuiscano ai progetti di interesse comune che, conformemente all'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013, mostrino di possedere in particolare esternalità positive notevoli e di non essere commercialmente sostenibili, conformemente al piano aziendale del progetto e ad altre valutazioni svolte in particolare da potenziali investitori o creditori o dalle autorità nazionali di regolamentazione.

(50) Al fine di garantire la diversificazione settoriale dei beneficiari degli strumenti finanziari, favorire una graduale diversificazione geografica fra gli Stati membri e con particolare riguardo agli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione, la Commissione, agendo in collaborazione con la Banca europea per gli investimenti attraverso iniziative congiunte quali il Centro europeo di consulenza per i partenariati pubblico-privato (EPEC) e l'Assistenza congiunta ai progetti nelle regioni europee (Jaspers), dovrebbe fornire assistenza agli Stati membri nello sviluppo di un portafoglio adeguato di progetti da valutare a fini di finanza di progetto ("project financing").

(51) Gli strumenti finanziari nell'ambito del presente regolamento dovrebbero rispettare le norme stabilite nel titolo VIII del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e nel regolamento delegato (UE) n. 1268/2012 della Commissione [1] e dovrebbero altresì rispecchiare le migliori prassi applicabili agli strumenti finanziari.

(52) Per quanto riguarda i criteri di applicazione degli strumenti finanziari, potrebbe essere necessario introdurre requisiti supplementari nei programmi di lavoro, ad esempio per garantire mercati competitivi nella prospettiva dello sviluppo delle politiche dell'Unione, degli sviluppi tecnologici e di altri fattori che potrebbero diventare rilevanti.

(53) La programmazione pluriennale per il sostegno fornito nell'ambito dell'MCE dovrebbe essere diretta a sostenere le priorità dell'Unione garantendo la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie, nonché la coerenza, la trasparenza e la continuità dell'azione comune di Unione europea e Stati membri. Per le proposte presentate successivamente all'attuazione del primo programma di lavoro pluriennale nel settore dei trasporti, l'ammissibilità dei costi dovrebbe decorrere dal 1° gennaio 2014 in modo da garantire la continuità dei progetti giù contemplati dal regolamento (CE) n. 680/2007.

(54) Poiché la realizzazione di taluni progetti infrastrutturali richiede stanziamenti cospicui, dovrebbe essere possibile, per alcune azioni, dividere in rate annuali gli impegni di bilancio relativi all'assistenza finanziaria.

(55) Viste le risorse disponibili a livello dell'Unione, al fine di ottenere l'impatto desiderato è necessario concentrarsi sui progetti a più alto valore aggiunto per l'Unione. Il sostegno dovrebbe pertanto incentrarsi sulla rete centrale e sui progetti di interesse comune nel campo dei sistemi di gestione del traffico, in particolare i sistemi di gestione del traffico aereo che hanno origine dal sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (sistema SESAR), per i quali occorrono risorse di bilancio dell'Unione pari a circa 3 000 milioni di EUR, nonché il sistema di trasporto intelligente (STI), il sistema di informazione e gestione del traffico marittimo (VTMIS), i servizi d'informazione fluviale (RIS) e il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Nel settore dell'energia l'assistenza finanziaria dovrebbe mirare a completare il mercato interno dell'energia, garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, promuovere la sostenibilità tra l'altro assicurando la trasmissione di energia elettrica rinnovabile dai luoghi di produzione ai centri di consumo e siti di stoccaggio, nonché ad attrarre gli investimenti pubblici e privati. Nel settore delle telecomunicazioni l'assistenza finanziaria dovrebbe incentrarsi principalmente sui progetti volti a generare domanda di banda larga, tra cui la costruzione di un'infrastruttura di servizi digitali europei, che a sua volta dovrebbe stimolare investimenti nella diffusione delle reti a banda larga.

(56) Nel settore energetico il bilancio previsto dovrebbe essere in via prioritaria assegnato sotto forma di strumenti finanziari, in base all'accoglimento da parte del mercato. Nel settore delle telecomunicazioni, i progetti di interesse comune dovrebbero essere ammissibili a un sostegno finanziario dell'Unione sotto forma di sovvenzioni e di appalti per piattaforme di servizi centrali, servizi generici e azioni orizzontali. Le azioni nel settore della diffusione della banda larga, tra cui azioni che generano la domanda di banda larga, dovrebbero poter beneficiare di un sostegno finanziario dell'Unione sotto forma di strumenti finanziari.

[1] Regolamento delegato (UE) n. 1268/2012 della Commissione, del 29 ottobre 2012, recante le modalità di applicazione del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione (GU L 362 del 31.12.2012, pag. 1).

(57) Secondo l'analisi condotta nella valutazione d'impatto per il regolamento (UE) n. 347/2013, il numero dei progetti di interesse comune che contribuiscono in misura maggiore all'attuazione delle aree e dei corridoi prioritari per le infrastrutture energetiche strategiche è stimato a circa 100 nel settore dell'elettricità e 50 nel settore del gas. Inoltre, sulla base di previsioni che indicano la prevalenza dell'elettricità nel sistema energetico in Europa nei prossimi due decenni, si stima che l'assistenza finanziaria ai progetti di interesse comune nel settore dell'elettricità assorba la maggior parte della dotazione per l'energia nell'ambito dell'MCE. Pur rilevando che tali stime potranno subire variazioni quando si renderanno disponibili maggiori informazioni e tenuto conto della necessità di assicurare l'osservanza delle disposizioni del regolamento (UE) n. 347/2013, la Commissione dovrebbe tenere nella dovuta considerazione i progetti nel settore dell'elettricità, allo scopo di mettere a disposizione la maggior parte dell'assistenza finanziaria per tali progetti nel periodo dal 2014 al 2020, in base all'accettazione da parte del mercato, alla qualità e alla scadenza delle azioni proposte e ai relativi requisiti finanziari. Tale scopo non pregiudica l'eventuale riassegnazione dei finanziamenti disponibili per i progetti energetici.

(58) Valutazioni intermedie ed ex post dovrebbero essere eseguite dalla Commissione, notificandone i risultati al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, con l'obiettivo di valutare l'efficacia e l'efficienza del finanziamento e il suo impatto sugli obiettivi generali dell'MCE e sulle priorità della strategia Europa 2020. È opportuno che la Commissione renda note le informazioni riguardanti i progetti specifici nell'ambito dell'MCE. Tali informazioni dovrebbero essere aggiornate su base annua.

(59) Per quanto riguarda i trasporti e l'energia, sulla base degli orientamenti settoriali specifici stabiliti nel regolamento (UE) n. 1315/2013e nel regolamento (UE) n. 347/2013 sono stati redatti gli elenchi dei progetti, dei corridoi prioritari e delle aree a cui dovrebbe applicarsi il presente regolamento ed è opportuno che tali elenchi siano inclusi in un allegato del presente regolamento. Per quanto riguarda i trasporti, al fine di tenere conto di eventuali modificazioni delle priorità strategiche e delle capacità tecnologiche, così come dei flussi di traffico, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardanti al'adozione di modifiche alla parte I dell'allegato I e il dettaglio delle priorità di finanziamento per l'ammissibilità delle azioni ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, che devono essere rispecchiate nei programmi di lavoro.

(60) Al fine di tener conto dell'effettivo livello della domanda di finanziamenti nell'ambito di obiettivi specifici nel settore dei trasporti e per recepire i risultati della valutazione intermedia, qualora, per un obiettivo specifico nel settore dei trasporti di cui alla parte VI dell'allegato I del presente regolamento, sia necessario discostarsi dalla dotazione prevista di più di cinque punti percentuali, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per modificare le percentuali indicative per ciascuno degli obiettivi specifici nel settore dei trasporti. Le dotazioni indicative degli obiettivi specifici nel settore dei trasporti non impediscono che l'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione siano spesi interamente per progetti riguardanti la realizzazione della rete centrale o per i progetti e le priorità orizzontali individuate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento.

(61) Al fine di rispecchiare le conclusioni tratte dall'attuazione dell'MCE, incluse quelle contenute nella valutazione intermedia, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per modificare l'elenco degli orientamenti generali di cui tener conto al momento della fissazione dei criteri di aggiudicazione.

(62) Quando adotta atti delegati ai sensi del presente regolamento, è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(63) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione con riferimento ai programmi di lavoro pluriennali e annuali. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio [1].

(64) Gli interessi finanziari dell'Unione dovrebbero essere tutelati attraverso misure proporzionate lungo tutto il ciclo di spesa, anche attraverso la prevenzione e l'individuazione di irregolarità, lo svolgimento di indagini sulle stesse, il recupero dei fondi perduti, pagati indebitamente o non correttamente utilizzati e, se del caso, attraverso l'imposizione di sanzioni conformemente al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012. Il Parlamento europeo dovrebbe essere informato su tutte le misure in questione.

(65) Al fine di assicurare una concorrenza ampia ed equa per quanto concerne i progetti che beneficiano di finanziamenti a titolo dell'MCE, la forma contrattuale dovrebbe essere coerente con gli obiettivi e il contesto del progetto. Le condizioni contrattuali dovrebbero essere formulate in modo tale da ripartire equamente i rischi associati al contratto, al fine di ottimizzare l'efficacia sotto il profilo dei costi e consentire che il contratto sia eseguito in maniera ottimale. Questo principio dovrebbe essere applicato indipendentemente dal fatto che si utilizzi un modello di contratto nazionale o internazionale.

[1] Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(66) Alcuni dei progetti infrastrutturali di interesse comune potrebbero richiedere il collegamento con paesi limitrofi ed il passaggio attraverso i loro territori, con paesi in fase di preadesione e altri paesi terzi. L'MCE dovrebbe offrire mezzi semplificati per collegare e finanziare tali infrastrutture, al fine di garantire la coerenza tra gli strumenti interni ed esterni del bilancio dell'Unione.

(67) Quando paesi terzi o organismi riconosciuti in paesi terzi partecipano ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune, possono essere disponibili sovvenzioni solo se l'azione non sia adeguatamente sostenuta da altre forme di assistenza finanziaria nell'ambito dell'MCE o di altri programmi dell'Unione.

(68) L'orientamento generale in base al quale la Commissione deve tener conto dell'impatto sociale, climatico e ambientale, specificato alla parte V dell'allegato I del presente regolamento, non dovrebbe essere applicato nel settore dell'energia, in conformità dell'approccio adottato all'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 347/2013.

(69) Nel settore delle telecomunicazioni, l'orientamento generale secondo il quale si deve tener conto dell'effetto di stimolo del sostegno dell'Unione sugli investimenti pubblici e privati, dovrebbe essere applicabile alle sole infrastrutture di servizi digitali che mirano a stimolare investimenti aggiuntivi.

(70) L'orientamento generale secondo il quale si deve tener conto della dimensione transfrontaliera non dovrebbe essere applicabile alle azioni relative alle reti a banda larga, perché tutti gli investimenti nella banda larga, incluso quelli che hanno luogo all'interno delle frontiere degli Stati membri, rafforzeranno la connettività delle reti transeuropee di telecomunicazioni.

(71) La partecipazione all'MCE degli Stati dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) che sono parti dell'accordo sullo Spazio economico europeo (accordo SEE) dovrebbe essere conforme alle condizioni stabilite nell'accordo SEE. A tal fine, ciascun settore contemplato dal presente regolamento dovrebbe essere considerato un programma indipendente. La partecipazione degli Stati EFTA all'MCE dovrebbe essere prevista in particolare nel settore delle telecomunicazioni.

(72) Per quanto concerne i trasporti, le mappe indicative contenute nell'allegato III del regolamento (UE) n. 1315/2013 dovrebbero essere applicate al fine di valutare l'ammissibilità di progetti di interesse comune nei paesi terzi a titolo del presente regolamento. Nei paesi terzi per i quali tale regolamento non riporta mappe indicative, i progetti di interesse comune dovrebbero essere ammissibili quando è in corso una cooperazione reciproca volta a concordare tali mappe indicative.

(73) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire lo sviluppo e il finanziamento coordinati delle reti transeuropee, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della necessità di coordinamento di tali obiettivi, possono 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.

(74) A fini di chiarezza è opportuno abrogare i regolamenti (CE) 680/2007 e (CE) n. 67/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio [1].

(75) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, onde consentire la tempestiva adozione degli atti delegati e degli atti di esecuzione di cui al presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

TITOLO I

DISPOSIZIONI COMUNI

CAPO I

Meccanismo per collegare l'europa

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce il meccanismo per collegare l'Europa ("MCE"), che stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia e di sfruttare le potenziali sinergie tra tali settori. Esso stabilisce inoltre la ripartizione delle risorse da mettere a disposizione nel quadro finanziario pluriennale relativo agli anni 2014-2020.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

1) "progetto di interesse comune": un progetto identificato nel regolamento (UE) n. 1315/2013 o nel regolamento (UE) n. 347/2013 o in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione;

2) "tratta transfrontaliera": nel settore dei trasporti, la tratta che assicura la continuità di un progetto di interesse comune tra i nodi urbani più vicini situati ai due lati della frontiera di due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese vicino;

[1] Regolamento (CE) n. 67/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee (GU L 27 del 30.1.2010, pag. 20).

3) "paese vicino": un paese che rientra nella politica europea di vicinato, compreso il partenariato strategico, nella politica di allargamento, nello Spazio economico europeo e nell'Associazione europea di libero scambio;

4) "paese terzo": un paese vicino e qualsiasi altro paese con il quale l'Unione può cooperare per conseguire gli obiettivi perseguiti dal presente regolamento;

5) "lavori": l'acquisto, la fornitura e la diffusione di componenti, sistemi e servizi, compresi i software, la realizzazione delle attività di sviluppo, la costruzione e l'installazione relative ad un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto;

6) "studi": attività necessarie alla preparazione dell'attuazione di un progetto, quali studi preparatori, di mappatura, di fattibilità, di valutazione, di prova e di convalida, anche sotto forma di software, e ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari ai lavori effettuate per definire e sviluppare un progetto e per la decisione in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione dell'organizzazione finanziaria;

7) "azioni di sostegno al programma": al livello dell'MCE, tutte le misure d'accompagnamento necessarie per la sua attuazione e per l'applicazione dei singoli orientamenti settoriali specifici, quali servizi, in particolare la fornitura di assistenza tecnica, anche per l'utilizzo di strumenti finanziari, nonché attività di preparazione, valutazione della fattibilità, coordinamento, monitoraggio, consultazione delle parti interessate, attività di controllo, verifica e valutazione, che sono direttamente necessarie per la gestione dell'MCE e la realizzazione dei suoi obiettivi. Ciò comprende, in particolare, studi, riunioni, mappatura delle infrastrutture, attività di informazione, azioni di divulgazione, attività di comunicazione e sensibilizzazione, spese legate agli strumenti e alle reti informatiche dedicati essenzialmente agli scambi di informazioni sull'MCE, insieme a tutte le altre spese per assistenza tecnica e amministrativa sostenute dalla Commissione eventualmente necessarie per la gestione dell'MCE o l'applicazione degli orientamenti settoriali specifici. Le azioni di sostegno al programma comprendono anche le attività necessarie per facilitare la preparazione di progetti di interesse comune, in particolare negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, con l'obiettivo di ottenere un finanziamento a titolo del presente regolamento o sui mercati finanziari. Le azioni di sostegno al programma comprendono inoltre, se del caso, la copertura dei costi dell'agenzia esecutiva delegata dalla Commissione all'attuazione di parti specifiche dell'MCE;

8) "azione": qualsiasi attività che è stata individuata come indipendente sotto il profilo finanziario e tecnico, è delimitata nel tempo ed è necessaria per la realizzazione di un progetto di interesse comune;

9) "costi ammissibili": il termine ha lo stesso significato che ha nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012;

10) "beneficiario": uno Stato membro, un organismo internazionale o un'impresa od organismo pubblico o privato selezionato per ricevere un'assistenza finanziaria dell'Unione a norma del presente regolamento e secondo le modalità stabilite nel pertinente programma di lavoro di cui all'articolo 17;

11) "organismo di attuazione": impresa od organismo pubblico o privato designato per la realizzazione dell'azione interessata da un beneficiario costituito da uno Stato membro o un organismo internazionale. Tale designazione è decisa dal beneficiario sotto la propria responsabilità e, nel caso in cui richieda l'aggiudicazione di un contratto di appalto, in conformità alle norme dell'Unione e nazionali applicabili in materia di appalti pubblici;

12) "rete globale": infrastruttura di trasporto identificata conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013;

13) "rete centrale": infrastruttura di trasporto identificata ai sensi del capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013;

14) "corridoi della rete centrale": strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto nel capo IV del regolamento (UE) n. 1315/2013 il cui elenco figura nella parte I dell'allegato I del presente regolamento;

15) "strozzatura": nel settore dei trasporti, barriera fisica, tecnica o funzionale che determina un'interruzione in un sistema, compromettendo la continuità dei flussi su lunghe distanze o transfrontalieri, e che può essere eliminata mediante la creazione di nuove infrastrutture o il sostanziale ammodernamento delle infrastrutture esistenti, che potrebbero apportare notevoli miglioramenti che risolveranno le limitazioni dovute alle strozzature stesse;

16) "priorità": qualsiasi corridoio prioritario dell'elettricità, corridoio prioritario del gas o qualsiasi area tematica prioritaria individuati nel regolamento (UE) n. 347/2013;

17) "applicazioni telematiche": le applicazioni di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013;

18) "infrastruttura energetica": l'infrastruttura di cui al regolamento (UE) n. 347/2013;

19) "sinergie tra i settori": l'esistenza di azioni analoghe o complementari condotte in almeno due dei settori tra trasporti, telecomunicazioni ed energia che consentano un'ottimizzazione dei costi e/o dei risultati grazie alla messa in comune di risorse finanziarie, tecniche o umane;

20) "rete isolata": rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte della stessa, definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013;

Articolo 3

Obiettivi generali

L'MCE rende possibili la preparazione e la realizzazione di progetti di interesse comune nel quadro della politica in materia di reti transeuropee nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. In particolare, l'MCE sostiene la realizzazione dei progetti di interesse comune finalizzati allo sviluppo e alla costruzione di nuovi servizi e infrastrutture o all'adeguamento di servizi e infrastrutture esistenti nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Esso dà priorità ai collegamenti mancanti nel settore dei trasporti. L'MCE contribuisce inoltre al sostegno di progetti che presentano un valore aggiunto europeo e vantaggi significativi per la società e che non ricevono un finanziamento adeguato dal mercato. Gli obiettivi generali seguenti si applicano ai settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia:

a) contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, conformemente alla strategia Europa 2020, attraverso lo sviluppo di reti transeuropee moderne e ad alta efficienza che tengano conto dei flussi di traffico futuri previsti, assicurando in questo modo benefici per l'intera Unione in termini di miglioramento della competitività nel mercato mondiale e di coesione economica, sociale e territoriale nel mercato interno e creando un contesto più propizio agli investimenti privati, pubblici o pubblico-privati per mezzo di una combinazione di strumenti finanziari e sostegno diretto dell'Unione cosicché i progetti possano beneficiare di tale combinazione di strumenti e sfruttando altresì adeguatamente le sinergie tra i diversi settori.

   Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base al volume di investimenti privati, pubblici o in partenariato pubblico-privato in progetti di interesse comune e, in particolare, in base al volume di investimenti privati in progetti di interesse comune realizzati attraverso gli strumenti finanziari previsti dal presente regolamento. È prestata particolare attenzione all'uso efficiente degli investimenti pubblici;

b) consentire all'Unione di raggiungere i propri obiettivi in termini di sviluppo sostenibile, tra cui una riduzione minima del 20 % delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990 e un miglioramento del 20 % dell'efficienza energetica, nonché un aumento del 20 % della quota delle energie rinnovabili entro il 2020, contribuendo così agli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione a medio e a lungo termine, garantendo al tempo stesso una maggiore solidarietà tra gli Stati membri;

Articolo 4

Obiettivi settoriali specifici

1. Fatti salvi gli obiettivi generali di cui all'articolo 3, l'MCE contribuisce al conseguimento degli obiettivi settoriali specifici di cui agli articoli 2, 3 e 4 del presente articolo.

2. Nel settore dei trasporti, fornire sostegno ai progetti di interesse comune identificati nell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1315/2013che perseguono gli obiettivi indicati di seguito e ulteriormente precisati nell'articolo 4 di tale regolamento:

a) eliminare le strozzature, accrescere l'interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare le tratte transfrontaliere. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base:

   i) al numero di collegamenti transfrontalieri nuovi o migliorati;

   ii) al numero di chilometri di linea ferroviaria adeguati allo standard di scartamento nominale europeo e dotati di ERTMS;

   iii) al numero di strozzature eliminate e al numero di sezioni incrementate in capacità site su direttrici di tutti i modi di trasporto che hanno ricevuto finanziamenti dall'MCE;

   iv) alla lunghezza della rete delle vie navigabili interne per categoria nell'Unione, e

   v) alla lunghezza della rete ferroviaria nell'Unione aggiornata in base ai requisiti di cui all'articolo 39, paragrafo 2 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

b) garantire nel lungo periodo sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti, al fine di prepararsi ai futuri flussi di trasporto previsti e di consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto mediante la transizione verso tecnologie di trasporto innovative a basse emissioni di carbonio ed efficienti sul piano energetico, ottimizzando nel contempo la sicurezza. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base:

   i) al numero di punti di approvvigionamento di carburanti alternativi per veicoli che utilizzano la rete centrale TEN-T per il trasporto stradale nell'Unione;

   ii) al numero di porti interni e marittimi della rete centrale TEN-T dotati di punti di approvvigionamento di carburanti alternativi nell'Unione; e

   iii) alla riduzione del numero di vittime sulla rete stradale nell'Unione;

c) ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto, assicurando nel contempo l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base:

   i) al numero di piattaforme logistiche multimodali, inclusi porti interni e marittimi e aeroporti collegati alla rete ferroviaria, e terminali ferroviario-stradali migliorati;

   ii) al numero di collegamenti migliorati o nuovi tra porti attraverso le autostrade del mare;

iii) al numero di chilometri di vie navigabili interne dotate di RIS; e

iv) al grado di diffusione del sistema SESAR, di VTMIS e di ITS per il settore stradale.

Gli indicatori di cui al presente paragrafo non si applicano agli Stati membri che non dispongono di una rete ferroviaria o di una rete delle vie navigabili interne.

Tali indicatori non sono intesi come criteri di selezione o di ammissibilità delle azioni di sostegno a titolo dell'MCE.

Percentuali indicative che rispecchiano parte delle complessive risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), da assegnare a ciascuno dei tre obiettivi specifici nel settore dei trasporti sono stabilite nella parte IV dell'allegato I del presente regolamento. La Commissione non può discostarsi dalle percentuali indicative di più di cinque punti percentuali;

3. nel settore dell'energia, fornire sostegno ai progetti di interesse comune che perseguono uno o più tra gli obiettivi seguenti:

a) accrescere la competitività promuovendo l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e l'interoperabilità transfrontaliera delle reti elettriche e del gas.Il conseguimento di tale obiettivo è misurato ex post in base:

i) al numero di progetti che assicurano in maniera efficace l'interconnessione delle reti degli Stati membri e l'eliminazione dei vincoli interni;

ii) alla riduzione o eliminazione dell'isolamento energetico degli Stati membri;

iii) alla percentuale della capacità di trasmissione di energia elettrica oltre frontiera rispetto alla capacità di generazione elettrica installata negli Stati membri interessati;

iv) alla convergenza dei prezzi dei mercati del gas e/o dell'energia elettrica degli Stati membri interessati; e

v) alla percentuale dei picchi più alti di domanda dei due Stati membri interessati, coperti da interconnessioni per flussi di gas reversibili;

b) migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico nell'Unione.

Il conseguimento di tale obiettivo è misurato ex post in base:

i) al numero di progetti che permettono la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, dei fornitori e delle vie di approvvigionamento;

ii) al numero di progetti che accrescono la capacità di stoccaggio;

iii) alla resilienza del sistema, tenendo conto del numero di interruzioni del servizio e della loro durata;

iv) all'entità della decurtazione evitata di energie rinnovabili;

v) al collegamento di mercati isolati a fonti di approvvigionamento più diversificate;

vi) all'uso ottimale delle infrastrutture energetiche;

c) contribuire allo sviluppo sostenibile e alla tutela dell'ambiente, attraverso, tra l'altro, l'integrazione dell'energia da fonti rinnovabili nella rete di trasmissione e attraverso lo sviluppo di reti energetiche intelligenti e reti dell'anidride carbonica.

Il conseguimento di tale obiettivo è misurato ex post in base:

i) alla quantità di energia elettrica rinnovabile trasmessa dai luoghi di produzione ai principali centri di consumo e stoccaggio;

ii) all'entità della decurtazione evitata di energie rinnovabili;

iii) al numero di progetti di reti intelligenti realizzati che hanno beneficiato dell'MCE e alle risposte da essi offerte per soddisfare la domanda;

iv) alla quantità di emissioni di CO_2 evitate grazie ai progetti che hanno beneficiato dell'MCE.

Gli indicatori di cui al presente paragrafo utilizzati per la misurazione ex post del conseguimento degli obiettivi non costituiscono criteri di selezione o di ammissibilità delle azioni di sostegno a titolo dell'MCE.

Le condizioni che disciplinano l'ammissibilità dei progetti di interesse comune all'assistenza finanziaria dell'Unione sono indicate nell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013, mentre i criteri di selezione applicabili ai progetti di interesse comune sono enunciati nell'articolo 4 dello stesso regolamento.

4. Nel settore delle telecomunicazioni, prevedere azioni a sostegno dei progetti di interesse comune che perseguono gli obiettivi precisati in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione.

Articolo 5

Bilancio

1. La dotazione finanziaria per l'attuazione dell'MCE per il periodo 2014-2020 ammonta a 33 242 259 000 [1] EUR a prezzi correnti. Tale importo è ripartito come segue:

a) settore dei trasporti: 26 250 582 000 EUR, di cui 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione e destinati ad essere spesi in conformità alle disposizioni del presente regolamento esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione;

[1] La dotazione finanziaria per l'MCE per il periodo 2014-2020 a prezzi costanti 2011 è pari a 29 300 000 000 EUR, distribuiti come segue: 23 174 000 000 EUR, compresi 10 000 000 000 EUR per i paesi della coesione (trasporti), 5 126 000 000 EUR (energia), 1 000 000 000 EUR (telecomunicazioni).

b) settore delle telecomunicazioni: 1 141 602 000 EUR;

c) settore dell'energia: 5 850 075 000 EUR.

Tali importi non pregiudicano l'applicazione del meccanismo di flessibilità previsto dal regolamento del Consiglio (EU, Euratom) n. 1311/2013 [1].

2. La dotazione finanziaria per l'attuazione dell'MCE copre le spese relative:

a) alle azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune e alle azioni di sostegno al programma come stabilito all'articolo 7;

b) alle azioni di sostegno al programma consistenti in spese per assistenza tecnica e amministrativa sostenute dalla Commissione per la gestione dell'MCE, comprese quelle necessarie per garantire la transizione fra l'MCE e le misure adottate ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007, fino all'1 % della dotazione finanziaria; i costi di un'agenzia esecutiva sono inclusi in tale massimale.

3. In seguito alla valutazione intermedia di cui all'articolo 27, paragrafo 1 il Parlamento europeo e il Consiglio possono trasferire, su proposta della Commissione, stanziamenti tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia della dotazione di cui al paragrafo 1, ad eccezione dell'importo di [11 305 500 000] EUR trasferiti dal Fondo di coesione, che sono destinati al finanziamento di progetti nel settore dei trasporti negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione.

4. Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dal Parlamento europeo e dal Consiglio nei limiti del quadro finanziario pluriennale relativo agli anni 2014-2020.

CAPO II

Forme di finanziamento e disposizioni finanziarie

Articolo 6

Forme di assistenza finanziaria

1. L'MCE è attuato attraverso una o più forme di assistenza finanziaria tra quelle previste dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, in particolare sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari.

2. Ai fini del presente regolamento, i programmi di lavoro di cui all'articolo 17 stabiliscono le forme di assistenza finanziaria, vale a dire sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari che possono essere utilizzati.

3. La Commissione, sulla base di un'analisi dei costi-benefici, può affidare in parte l'attuazione dell'MCE agli organismi di cui all'articolo 58, paragrafo 1, lettera a), e all'articolo 62 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e in particolare all'agenzia esecutiva TEN-T adattandola alle esigenze di una gestione ottimale ed efficace dell'MCE nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. La Commissione può anche affidare in parte l'attuazione dell'MCE agli organismi di cui all'articolo 58, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Articolo 7

Ammissibilità e condizioni per l'assistenza finanziaria

1. Solo le azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune conformemente ai regolamenti (UE) n. 1315/2013 e (UE) n. 347/2013 e a un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione, nonché le azioni di sostegno al programma sono ammesse a beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari.

2. Nel settore dei trasporti solo le azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune conformemente al regolamento (UE) n. 1315/2013 e le azioni di sostegno al programma sono ammesse a beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di appalti e strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento. Possono essere ammessi a un'assistenza finanziaria dell'Unione, sotto forma di sovvenzioni, ai sensi del presente regolamento solamente:

a) azioni che realizzano la rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, ivi compresa l'introduzione di nuove tecnologie e innovazioni in conformità dell'articolo 33 di tale regolamento e progetti e priorità orizzontali individuate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento;

b) azioni che realizzano la rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, quando tali azioni contribuiscono a realizzare i collegamenti mancanti, ad agevolare i flussi di traffico transfrontaliero o a eliminare le strozzature e quando tali azioni contribuiscono anche allo sviluppo della rete centrale o alla interconnessione dei corridoi della rete centrale o quando tali azioni contribuiscono alla realizzazione dell'ERTMS sui principali assi dei corridoi ferroviari merci definiti nell'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010, fino a un massimale del 5 % della dotazione finanziaria per i trasporti di cui all'articolo 5 del presente regolamento;

c) studi relativi a progetti di interesse comune quali definiti all'articolo 8, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (UE) n. 1315/2013;

d) studi relativi a progetti prioritari transfrontalieri quali definiti nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio [2];

e) azioni di sostegno a progetti di interesse comune definiti nell'articolo 8, paragrafo 1, lettere a), d) e e) del regolamento (UE) n. 1315/2013;

[1] Regolamento del Consiglio (UE, Euratom) n. 1311/2013 del 2 dicembre 2013 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884).

[2] Decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1).

f) azioni che realizzano infrastrutture di trasporto in nodi della rete centrale, inclusi i nodi urbani, quali definiti nell'articolo 41 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

g) azioni di sostegno a sistemi di applicazioni telematiche ai sensi dell'articolo 31 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

h) azioni di sostegno a servizi di trasporto merci ai sensi dell'articolo 32 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

i) azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci, anche mediante adeguamento di rotabili esistenti, in cooperazione, tra l'altro, con l'industria ferroviaria;

j) azioni di sostegno al programma;

k) azioni di realizzazione di infrastrutture sicure e protette ai sensi dell'articolo 34 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

l) azioni di sostegno alle autostrade del mare di cui all'articolo 21 del regolamento (UE) n. 1315/2013.

Nel settore dei trasporti, le azioni riguardanti una tratta transfrontaliera o una parte di una tratta transfrontaliera possono beneficiare di assistenza finanziaria dell'Unione soltanto se esiste un accordo scritto fra gli Stati membri interessati o fra gli Stati membri e i paesi terzi interessati relativo al completamento della tratta transfrontaliera.

3. Nel settore dell'energia, tutte le azioni che realizzano i progetti di interesse comune connessi ai corridoi prioritari e alle aree di cui alla parte II dell'allegato I del presente regolamento e soddisfano le condizioni stabilite nell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013 nonché le azioni di sostegno al programma possono beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di strumenti finanziari, appalti e sovvenzioni in virtù del presente regolamento.

Al fine di consentire l'uso più efficiente del bilancio dell'Unione in modo da potenziare l'effetto moltiplicatore dell'assistenza finanziaria dell'Unione, la Commissione fornisce assistenza finanziaria in via prioritaria sotto forma di strumenti finanziari ove opportuno, in base alla penetrazione del mercato e rispettando nel contempo il massimale per l'uso degli strumenti finanziari in conformità dell'articolo 14, paragrafo 2, e dell'articolo 21, paragrafo 4.

4. Nel settore delle telecomunicazioni, tutte le azioni che realizzano i progetti di interesse comune e le azioni di sostegno al programma identificate in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione e che soddisfano i criteri di ammissibilità stabiliti in conformità di tale regolamento sono ammesse a beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione a norma del presente regolamento come segue:

a) i servizi generici, le piattaforme di servizi essenziali e le azioni di sostegno al programma sono finanziati mediante sovvenzioni e/o appalti;

b) le azioni nel settore delle reti a banda larga sono finanziate mediante strumenti finanziari.

5. Le azioni che presentano sinergie tra settori che contribuiscono a progetti di interesse comune ammissibili a norma di almeno due regolamenti di cui all'articolo 2, punto 1, possono beneficiare di un'assistenza finanziaria a norma del presente regolamento ai fini degli inviti a presentare proposte multisettoriali di cui all'articolo 17, paragrafo 7, soltanto se le componenti e i costi di tale azione possono essere separati chiaramente per settore ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 2, 3 e 4.

CAPO III

Sovvenzioni

Articolo 8

Forme di sovvenzione e costi ammissibili

1. Le sovvenzioni concesse ai sensi del presente regolamento possono assumere le forme previste dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

I programmi di lavoro di cui all'articolo 17 del presente regolamento stabiliscono le forme di sovvenzione utilizzabili per il finanziamento delle azioni.

2. Fatto salvo il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, le spese per azioni nell'ambito di progetti inclusi nei primi programmi di lavoro pluriennali e annuali possono essere considerate ammissibili a decorrere dal 1º gennaio 2014.

3. Solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune si estenda al territorio di paesi terzi e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto interessato.

4. Il costo delle apparecchiature e infrastrutture può essere considerato interamente ammissibile quando è trattato come spesa in conto capitale dal beneficiario.

5. Le spese relative agli studi ambientali sulla tutela dell'ambiente e sulla conformità al pertinente diritto dell'Unione possono essere considerate ammissibili.

6. Le spese relative all'acquisto di terreni non sono un costo ammissibile, fatta eccezione per i fondi trasferiti dal Fondo di coesione nel settore dei trasporti conformemente a un regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione.

7. I costi ammissibili includono l'imposta sul valore aggiunto ("IVA") in conformità dell'articolo 126, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Riguardo all'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione da spendere negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione le norme di ammissibilità concernenti l'IVA sono quelle applicabili al Fondo di coesione di cui a un regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione.

8. I criteri di ammissibilità dei costi sostenuti dai beneficiari si applicano, mutatis mutandis, ai costi sostenuti dagli organismi di attuazione.

Articolo 9

Condizioni per la partecipazione

1. Le proposte sono presentate alla Commissione da uno o più Stati membri o, previo accordo degli Stati membri interessati, dagli organismi internazionali, dalle imprese comuni o da imprese oppure organismi pubblici o privati stabiliti negli Stati membri.

2. Le proposte possono essere presentate da entità non aventi personalità giuridica a norma del rispettivo diritto nazionale, purché i loro rappresentanti abbiano la capacità di assumere impegni giuridici in loro nome e offrano garanzie per la tutela degli interessi finanziari dell'Unione equivalenti a quelle offerte dalle persone giuridiche.

3. Le proposte presentate dalle persone fisiche non sono ammissibili.

4. Paesi terzi e organismi riconosciuti in paesi terzi possono partecipare ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune, ove la loro partecipazione sia necessaria per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune e ove essa sia debitamente giustificata.

Essi non sono ammessi a ricevere assistenza finanziaria a titolo del presente regolamento, tranne nel caso in cui ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune.

5. I programmi di lavoro pluriennali e annuali di cui all'articolo 17 possono contenere ulteriori regole specifiche sulla presentazione delle proposte.

Articolo 10

Tassi di finanziamento

1. Ad eccezione dei casi di cui al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, le proposte sono selezionate mediante inviti a presentare proposte sulla base dei programmi di lavoro di cui all'articolo 17 del presente regolamento.

2. Nel settore dei trasporti l'importo dell' contributo finanziario dell'Unione non supera:

a) per le sovvenzioni destinate a studi, il 50 % dei costi ammissibili;

b) per le sovvenzioni destinate a lavori:

   i) per le ferrovie e per le reti stradali nel caso di Stati membri che non hanno una rete ferroviaria stabilita sul proprio territorio o nel caso di uno Stato membro o parte dello stesso con rete isolata privo di modalità di trasporto merci per ferrovia su lunghe distanze: il 20 % dei costi ammissibili; il tasso di finanziamento può salire al 30 % per le azioni riguardanti l'eliminazione di strozzature e al 40 % per le azioni riguardanti tratte transfrontaliere e le azioni intese ad accrescere l'interoperabilità ferroviaria;

   ii) per le vie navigabili interne: il 20 % del costo ammissibile; il tasso di finanziamento può salire fino al 40 % per le azioni riguardanti l'eliminazione di strozzature e fino al 40 % per le azioni riguardanti tratte transfrontaliere;

   iii) per i trasporti interni, collegamenti e sviluppo di piattaforme logistiche multimodali, inclusi collegamenti con porti interni e marittimi e aeroporti, nonché per lo sviluppo di porti: il 20 % del costo ammissibile;

   iv) per azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci anche mediante adeguamento di rotabili esistenti: il 20 % del costo ammissibile fino a un massimale combinato dell'1 % delle risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a);

   v) per migliore accessibilità alle infrastrutture di trasporto per le persone con disabilità: il 30 % del costo ammissibile dei lavori di adeguamento, che in ogni caso non supera il 10 % del costo ammissibile totale dei lavori;

   vi) per azioni di sostegno a nuove tecnologie e innovazione per tutti i modi di trasporto, il 20 % dei costi ammissibili;

   vii) per azioni di sostegno alle tratte stradali transfrontaliere, il 10 % dei costi ammissibili;

c) sovvenzioni destinate a sistemi e servizi basati su applicazioni telematiche:

   i) per le componenti terrestri dell'ERTMS, del SESAR, dei RIS e del VTMIS: il 50 % del costo ammissibile;

   ii) per le componenti terrestri dell'ITS) per il settore stradale: il 20 % del costo ammissibile;

   iii) per le componenti di bordo dell'ERMTS: il 50 % del costo ammissibile;

iv) per le componenti di bordo di SESAR, RIS, VTMIS e ITS per il settore stradale: il 20 % del costo ammissibile, fino a un massimale combinato del 5 % delle risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a);

v) per azioni di sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare: il 30 % dei costi ammissibili.

La Commissione predispone condizioni favorevoli allo sviluppo di progetti riguardanti le autostrade del mare con paesi terzi;

vi) per i sistemi basati su applicazioni telematiche diversi da quelli menzionati ai punti da i) a iv), i servizi di trasporto merci, i parcheggi sicuri nella rete stradale centrale, il 20 % del costo ammissibile.

3. Nel settore energetico, l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 50 % del costo ammissibile degli studi e/o lavori; i tassi di cofinanziamento possono salire fino a un massimo del 75 % per le azioni che si basano sulle prove di cui all'articolo 14, paragrafo 2 del regolamento (UE) n. 347/2013 e che garantiscono un grado elevato di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzano la solidarietà dell'Unione o comprendono soluzioni molto innovative.

4. Nel settore delle telecomunicazioni, l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non supera:

a) per le azioni nel settore dei servizi generici: il 75 % dei costi ammissibili;

b) per le azioni orizzontali, compresi mappatura delle infrastrutture, gemellaggi, e assistenza tecnica: il 75 % dei costi ammissibili.

Le piattaforme per servizi essenziali normalmente sono finanziate attraverso appalti; solo in casi eccezionali, possono essere finanziate per mezzo di una sovvenzione che copra fino al 100 % dei costi ammissibili, fatto salvo il principio di cofinanziamento.

5. I tassi di cofinanziamento possono essere maggiorati fino a 10 punti percentuali rispetto alle percentuali previste nei paragrafi da 2 a 4 per le azioni che presentano sinergie tra almeno due dei settori interessati dall'MCE. Tale maggiorazione non si applica ai tassi di cofinanziamento di cui all'articolo 11.

6. L'importo dell'assistenza finanziaria concesso alle azioni selezionate è modulato sulla base di un'analisi costi-benefici di ciascun progetto, della disponibilità di risorse di bilancio dell'Unione e della necessità di massimizzare l'effetto leva dei finanziamenti dell'Unione.

Articolo 11

Inviti specifici per fondi trasferiti dal Fondo di coesione nel settore dei trasporti

1. Per quanto riguarda l'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione, da spendere esclusivamente in Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, sono pubblicati inviti specifici per progetti riguardanti la realizzazione della rete centrale o per i progetti e le priorità orizzontali identificati nella parte I dell'allegato I esclusivamente in Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione.

2. Questi inviti specifici sono soggetti alle disposizioni previste dal presente regolamento per il settore dei trasporti. Fino al 31 dicembre 2016, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento rispetta le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. Con effetto a partire dal 1° gennaio 2017, le risorse trasferite all'MCE che non siano state impegnate per un progetto riguardante infrastrutture di trasporto, sono messe a disposizione di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture di trasporto ai sensi del presente regolamento.

3. Al fine di sostenere gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione che possono avere difficoltà nell'elaborazione di progetti che presentino una maturità e/o una qualità nonché un valore aggiunto per l'Unione sufficienti, è riservata particolare attenzione alle azioni di sostegno al programma intese a rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza delle amministrazioni e dei servizi pubblici in relazione allo sviluppo e all'attuazione dei progetti elencati nella parte I dell'allegato I. Al fine di garantire il massimo assorbimento possibile delle risorse trasferite in tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, la Commissione può organizzare ulteriori inviti.

4. L'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione può essere usato per impegnare risorse di bilancio in strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento soltanto dal 1º gennaio 2017. A decorrere da tale data l'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione può essere usato per impegnare risorse di bilancio in progetti per i quali le autorità delegate hanno già assunto impegni contrattuali.

5. Fatto salvo l'articolo 10 e limitatamente all'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione da spendere esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, i tassi massimi di finanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, quali indicati in un regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione per quanto segue:

a) azioni relative a sovvenzioni destinate a studi;

b) azioni relative a sovvenzioni destinate a lavori:

i) ferrovie e vie navigabili interne;

ii) azioni di sostegno alle tratte stradali transfrontaliere e, nel caso di Stati membri privi di reti ferroviarie, alla rete stradale TEN-T;

iii) azioni per i trasporti interni, collegamenti e sviluppo di piattaforme logistiche multimodali, inclusi collegamenti con porti interni e marittimi e aeroporti, inclusi impianti automatici per il cambio dello scartamento, e per lo sviluppo di porti, comprese le capacità rompighiaccio, nonché di punti di interconnessione, prestando particolare attenzione ai collegamenti ferroviari, ad eccezione degli Stati membri che non hanno una rete ferroviaria;

c) azioni relative a sovvenzioni destinate a sistemi e servizi basati su applicazioni telematiche:

i) ERTMS, RIS, VTMIS, sistema SESAR e ITS per il settore stradale;

ii) sistemi basati su applicazioni telematiche;

iii) azioni di sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare;

d) azioni relative a sovvenzioni per azioni di sostegno alle nuove tecnologie e all'innovazione per tutti i modi di trasporto.

Articolo 12

Annullamento, riduzione, sospensione e soppressione della sovvenzione

1. La Commissione annulla, tranne nei casi debitamente giustificati, l'assistenza finanziaria concessa per studi la cui realizzazione non sia iniziata entro l'anno successivo alla data di inizio stabilita nelle condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo, oppure entro i due anni successivi a tale data per tutte le altre azioni ammissibili a beneficiare di un'assistenza finanziaria a titolo del presente regolamento.

2. La Commissione può sospendere, ridurre, recuperare o sopprimere l'assistenza finanziaria secondo le condizioni indicate nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 o in seguito a una valutazione dell'avanzamento del progetto, in particolare in caso di ritardi significativi nella realizzazione dell'azione.

3. La Commissione può chiedere il rimborso totale o parziale dell'assistenza finanziaria concessa se, entro due anni dalla data di completamento stabilita nelle condizioni di assegnazione dell'assistenza finanziaria, la realizzazione dell'azione che ne beneficia non è stata terminata.

4. Prima di prendere una decisione di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, la Commissione esamina il caso in completo coordinamento con gli organismi di cui rispettivamente all'articolo 6, paragrafo 3, e consulta i beneficiari interessati affinché possano presentare le loro osservazioni entro un termine ragionevole. Dopo la valutazione intermedia la Commissione notifica al Parlamento europeo e al Consiglio tutte le decisioni adottate in merito all'adozione dei programmi di lavoro annuali prevista all'articolo 17.

CAPO IV

Appalti

Articolo 13

Appalti

1. Le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici eseguite dalla Commissione o da uno degli organismi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, per proprio conto o congiuntamente con gli Stati membri possono:

a) prevedere condizioni specifiche quali il luogo di esecuzione delle attività oggetto dell'appalto, se tali condizioni sono debitamente giustificate dagli obiettivi delle azioni e a patto che non violino i principi dell'Unione e nazionali di aggiudicazione degli appalti pubblici;

b) autorizzare l'aggiudicazione di contratti multipli nell'ambito della stessa procedura ("multiple sourcing").

2. In casi debitamente giustificati e se l'attuazione delle azioni lo richiede, il paragrafo 1 può applicarsi anche alle procedure di aggiudicazione degli appalti eseguite dai beneficiari di sovvenzioni.

CAPO V

Strumenti finanziari

Articolo 14

Tipologie di strumenti finanziari

1. Gli strumenti finanziari istituiti in conformità al titolo VIII del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 possono essere utilizzati per favorire l'accesso ai finanziamenti da parte di entità che realizzano azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune definiti nei regolamenti (UE) n. 1315/2013 e (UE) n. 347/2013 e in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione, e al conseguimento dei relativi obiettivi. Gli strumenti finanziari si basano su valutazioni ex ante delle imperfezioni di mercato o situazioni di investimento non ottimali e delle necessità di investimento. Le principali modalità, condizioni e procedure relative a ciascuno strumento finanziario sono esposte nella parte III dell'allegato I del presente regolamento.

2. Il contributo complessivo del bilancio generale dell'Unione destinato agli strumenti finanziari non supera il 10 % della dotazione finanziaria complessiva dell'MCE di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

3. Tutti gli strumenti finanziari istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007 e gli strumenti per la condivisione del rischio per le obbligazioni per il finanziamento di progetti istituite ai sensi della decisione n. 1639/2006/CE possono confluire, se del caso e previa valutazione, in quelli ai sensi del presente regolamento.

La fusione di obbligazioni per il finanziamento di progetti è soggetta alla relazione intermedia che dovrà essere eseguita nel secondo semestre del 2013, come indicato nel regolamento (CE) n. 680/2007 e nella decisione n. 1639/2006/CE. L'iniziativa sui prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti è avviata progressivamente entro un massimale di 230 milioni di EUR negli anni 2014 e 2015. La piena attuazione dell'iniziativa è soggetta a una valutazione indipendente completa da eseguire nel 2015, come indicato nel regolamento (CE) n. 680/2007 e nella decisione n. 1639/2006/CE. Alla luce della valutazione, tenuto conto di tutte le opzioni, la Commissione esamina la possibilità di proporre le opportune modifiche normative, anche di natura legislativa, in particolare qualora la diffusione attesa sul mercato non sia soddisfacente, ovvero qualora si rendano disponibili sufficienti fonti alternative di finanziamento del debito a lungo termine.

4. Possono essere utilizzati i seguenti strumenti finanziari:

a) strumenti di capitale, quali fondi di investimento aventi l'obiettivo di mettere a disposizione capitale di rischio per azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune;

b) prestiti e/o garanzie la cui concessione sia facilitata dall'uso di strumenti di condivisione del rischio, tra cui meccanismi di supporto di credito alle obbligazioni per il finanziamento di progetti, che garantiscono progetti singoli o portafogli di progetti, emessi da un'istituzione finanziaria avvalendosi di risorse proprie con un contributo dell'Unione per l'accantonamento e/o l'allocazione dei capitali;

Articolo 15

Condizioni per la concessione di un'assistenza finanziaria attraverso gli strumenti finanziari

1. Le azioni a cui è concesso un contributo per mezzo di strumenti finanziari sono selezionate sulla base della scadenza e perseguono una diversificazione settoriale ai sensi degli articoli 3 e 4 e una ripartizione geografica equilibrata tra gli Stati membri. Esse:

a) presentano un valore aggiunto europeo;

b) rispondono agli obiettivi della strategia Europa 2020;

c) presentano un effetto leva per quanto riguarda il sostegno dell'Unione, vale a dire sono intese a mobilitare un investimento globale che supera l'entità del contributo dell'Unione conformemente agli indicatori previamente definiti.

2. L'Unione, qualsiasi Stato membro e altri investitori possono fornire un'assistenza finanziaria in aggiunta ai contributi ricevuti attraverso gli strumenti finanziari, purché la Commissione approvi le eventuali variazioni dei criteri di ammissibilità delle azioni e/o la strategia di investimento dello strumento che dovessero eventualmente rendersi necessarie alla luce del contributo aggiuntivo.

3. Gli strumenti finanziari si prefiggono di potenziare l'effetto moltiplicatore della spesa dell'Unione, attraendo risorse aggiuntive da investitori privati. Essi possono generare rendimenti accettabili per soddisfare gli obiettivi di altri partner o investitori, mirando nel contempo a preservare il valore degli attivi messi a disposizione dal bilancio dell'Unione.

4. Gli strumenti finanziari di cui al presente regolamento possono essere utilizzati in combinazione con sovvenzioni finanziate dal bilancio dell'Unione.

5. La Commissione può stabilire ulteriori condizioni nei programmi di lavoro di cui all'articolo 17 in funzione delle specifiche necessità dei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

Articolo 16

Azioni in paesi terzi

Le azioni in paesi terzi possono beneficiare del sostegno erogato per mezzo degli strumenti finanziari se sono necessarie per la realizzazione di un progetto di interesse comune.

CAPO VI

Programmazione, attuazione e controllo

Articolo 17

Programmi di lavoro pluriennali e/o annuali

1. La Commissione adotta programmi di lavoro pluriennali e annuali per ciascuno dei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. La Commissione può anche adottare programmi di lavoro pluriennali e annuali che abbracciano più settori. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

2. La Commissione riesamina i programmi di lavoro pluriennali almeno a metà periodo. Se necessario, rivede il programma di lavoro pluriennale per mezzo di atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 254, paragrafo 2.

3. Nel settore dei trasporti, la Commissione adotta programmi di lavoro pluriennali per i progetti di interesse comune il cui elenco figura nella parte I dell'allegato I.

L'importo della dotazione finanziaria è compreso tra l'80 % e l'85 % delle risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a).

I progetti descritti nella parte I dell'allegato I non sono vincolanti per gli Stati membri nelle loro decisioni di programmazione. La decisione di attuare tali progetti spetta agli Stati membri e dipende dalle capacità di finanziamento pubblico nonché dalla loro fattibilità socioeconomica conformemente all'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1315/2013.

4. Nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, la Commissione adotta programmi di lavoro annuali per i progetti di interesse comune non inclusi nei programmi di lavoro pluriennali.

5. Nell'adozione dei programmi di lavoro pluriennali e dei programmi di lavoro annuali settoriali, la Commissione fissa i criteri di selezione e aggiudicazione coerentemente con gli obiettivi e le priorità stabiliti negli articoli 3 e 4 del presente regolamento e nel regolamento (UE) n. 1315/2013, nel regolamento (UE) n. 347/2013 o in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione. Al momento della fissazione dei criteri di aggiudicazione la Commissione tiene conto degli orientamenti generali stabiliti nella parte V dell'allegato I del presente regolamento.

6. Nel settore dell'energia, nei primi due programmi di lavoro annuali si accorderà la priorità a progetti di interesse comune e relative azioni finalizzati all'eliminazione dell'isolamento energetico e delle strozzature nel settore dell'energia nonché al completamento del mercato interno dell'energia.

7. I programmi di lavoro sono coordinati in modo tale da sfruttare le sinergie fra trasporti, energia e telecomunicazioni, in particolare in settori quali le reti energetiche intelligenti, la mobilità elettrica, i sistemi di trasporto intelligenti e sostenibili, i diritti di passaggio comuni o l'unione delle infrastrutture. La Commissione adotta almeno un invito a presentare proposte multisettoriale per le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 5, con le dotazioni finanziarie assegnate ai singoli settori proporzionalmente all'incidenza relativa di ciascun settore sui costi ammissibili delle azioni selezionate ai fini del finanziamento nell'ambito dell'MCE.

Articolo 18

Concessione dell'assistenza finanziaria dell'Unione

1. A seguito di ogni invito a presentare proposte in base a un programma di lavoro pluriennale o annuale di cui all'articolo 17, la Commissione, secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, fissa l'ammontare dell'assistenza finanziaria concessa ai progetti selezionati o a parti di essi. La Commissione ne precisa le condizioni e le modalità di applicazione.

2. La Commissione notifica ai beneficiari e agli Stati membri interessati la concessione di un'assistenza finanziaria.

Articolo 19

Rate annuali

La Commissione può frazionare gli impegni di bilancio in rate annuali. In tal caso, impegna le rate annuali tenendo conto dell'avanzamento delle azioni che beneficiano dell'assistenza finanziaria, delle loro esigenze stimate e delle disponibilità di bilancio.

La Commissione comunica ai beneficiari delle sovvenzioni, agli Stati membri interessati e, se del caso degli strumenti finanziari, alle istituzioni finanziarie interessate un calendario indicativo degli impegni per le diverse rate annuali.

Articolo 20

Riporto degli stanziamenti annuali

Gli stanziamenti non utilizzati entro la fine dell'esercizio per il quale sono stati iscritti sono riportati conformemente al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Articolo 21

Atti delegati

1. Previa approvazione dello Stato membro o degli Stati membri interessati di cui all'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 25 del presente regolamento in relazione alla modifica della parte I dell'allegato I del presente regolamento, per tenere conto di mutate priorità di finanziamento nelle reti transeuropee e di cambiamenti relativi a progetti di interesse comune individuati nel regolamento (UE) n. 1315/2013. Nel modificare la parte I dell'allegato I del presente regolamento, la Commissione assicura che:

a) i progetti di interesse comune conformemente al regolamento (UE) n. 1315/2013 siano probabilmente realizzati in tutto o in parte nell'ambito del quadro finanziario pluriennale relativo agli anni 2014-2020;

b) le modifiche rispettino i criteri di ammissibilità di cui all'articolo 7 del presente regolamento;

c) per quanto concerne la parte I dell'allegato I del presente regolamento, tutte le sezioni comprendano progetti infrastrutturali la cui realizzazione ne richiederà l'inclusione in un programma di lavoro pluriennale di cui all'articolo 17, paragrafo 3, del presente regolamento, senza modificare l'allineamento dei corridoi della rete centrale.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 del presente regolamento per modificare i principali termini, condizioni e procedure stabiliti nella parte III dell'allegato I del presente regolamento che disciplinano il contributo dell'Unione destinato a ciascuno strumento finanziario istituito nell'ambito del quadro concernente il debito o del quadro concernente il capitale di cui alla parte III dell'allegato I del presente regolamento in conformità dei risultati della relazione intermedia e della valutazione completa indipendente della fase pilota dell'iniziativa "Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti", istituita ai sensi decisione n. 1639/2006/CE e del regolamento (UE) n. 680/2007 e al fine di tener conto dei cambiamenti delle condizioni di mercato per ottimizzarne la concezione e l'attuazione degli strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento.

Nel modificare la parte III dell'allegato I del presente regolamento nei casi indicati al primo comma, la Commissione assicura in ogni momento che:

a) le modifiche siano apportate in conformità dei requisiti stabiliti nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, inclusa la valutazione ex ante di cui all'articolo 140, paragrafo 2, lettera f), dello stesso, e

b) le modifiche si limitino ai seguenti casi:

   i) la modifica della soglia del finanziamento del debito subordinato di cui al punto I.1, lettera a), e I.1, lettera b), della parte III dell'allegato I del presente regolamento, ai fini di una diversificazione settoriale e geografica in tutti gli Stati membri in conformità dell'articolo 15;

ii) la modifica della soglia del finanziamento del debito privilegiato di cui al punto I.1, lettera a), della parte III dell'allegato I del presente regolamento, ai fini di una diversificazione settoriale e geografica in tutti gli Stati membri in conformità dell'articolo 15;

iii) la combinazione con altre fonti di finanziamento di cui ai punti I.3 e II.3 della parte III dell'allegato I;

iv) la selezione delle entità delegate di cui ai punti I.4 e II.4 della parte III dell'allegato I; e

v) la formazione dei prezzi e la condivisione dei rischi e dei proventi di cui ai punti I.6 e II.6 della parte III dell'allegato I.

3. Nel settore dei trasporti, nel quadro degli obiettivi generali di cui all'articolo 3 e degli obiettivi settoriali specifici di cui all'articolo 4, paragrafo 2, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 che specifichino le priorità di finanziamento che devono essere rispecchiate nei programmi di lavoro di cui all'articolo 17 per la durata dell'MCE per le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2. La Commissione adotta un atto delegato entro 22 dicembre 2014.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 per aumentare il massimale di cui all'articolo 14, paragrafo 2, fino al 20 % purché siano rispettate le seguenti condizioni:

i) risulti positiva la valutazione della fase pilota dell'iniziativa sui prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti effettuata nel 2015; e

ii) la diffusione degli strumenti finanziari superi l'8 % in termini di impegni contrattuali su progetti.

5. Qualora sia necessario discostarsi dalla dotazione per un obiettivo specifico nel settore dei trasporti di più di cinque punti percentuali, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 per modificare le percentuali indicative fissate nella parte IV dell'allegato I.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 per modificare l'elenco degli orientamenti generali stabiliti nella parte V dell'allegato I di cui tener conto al momento della fissazione dei criteri di aggiudicazione, al fine di rispecchiare la valutazione intermedia del presente regolamento e le conclusioni tratte dalla sua attuazione. Questo esercizio si svolge in maniera compatibile con i rispettivi orientamenti settoriali.

Articolo 22

Responsabilità dei beneficiari e degli Stati membri

Nell'ambito delle rispettive responsabilità e fatti salvi gli obblighi incombenti ai beneficiari in forza delle condizioni che disciplinano le sovvenzioni, i beneficiari e gli Stati membri compiono ogni possibile sforzo nell'ottica di realizzare i progetti di interesse comune che beneficiano dell'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento.

Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario delle azioni in stretta collaborazione con la Commissione e certificano che la spesa sostenuta per i progetti o parti di essi è stata erogata e che l'erogazione è avvenuta conformemente alle norme pertinenti. Gli Stati membri possono chiedere che la Commissione partecipi durante i controlli e le verifiche in loco.

Gli Stati membri informano annualmente la Commissione, se del caso mediante un sistema informativo interattivo sia geografico che tecnico, circa i progressi compiuti nella realizzazione di progetti di interesse comune e gli investimenti effettuati a tal fine, compreso l'importo del sostegno utilizzato per gli obiettivi legati ai cambiamenti climatici. Su tale base la Commissione rende note e aggiorna almeno annualmente le informazioni riguardanti progetti specifici nel quadro dell'MCE.

Articolo 23

Conformità alle politiche e al diritto dell'Unione

Soltanto le azioni conformi al diritto dell'Unione e coerenti con le politiche pertinenti dell'Unione sono finanziate a norma del presente regolamento.

Articolo 24

Tutela degli interessi finanziari dell'Unione

1. In sede di attuazione delle azioni finanziate in virtù del presente regolamento, la Commissione adotta misure atte ad assicurare la tutela degli interessi finanziari dell'Unione mediante l'applicazione di misure di prevenzione contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita, attraverso controlli effettivi e, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, il recupero delle somme indebitamente corrisposte nonché, se del caso, mediante l'applicazione di sanzioni amministrative e finanziarie effettive, proporzionate e dissuasive.

2. La Commissione o i suoi rappresentanti e la Corte dei conti hanno il potere di controllare, in base a documenti e mediante controlli in loco, le azioni dei beneficiari di tutte le sovvenzioni, gli organismi di attuazione, i contraenti e i subcontraenti che hanno beneficiato di fondi dell'Unione a norma del presente regolamento.

3. L'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) può condurre indagini, compresi controlli e verifiche in loco, conformemente alle disposizioni e alle procedure stabilite nel regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [1] e nel regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio [2], al fine di accertare l'eventuale esistenza di frodi, corruzione o qualsiasi altra attività illegale tale da ledere gli interessi finanziari dell'Unione europea in riferimento a una convenzione o decisione di sovvenzione o a un contratto finanziato a norma del presente regolamento.

[1] Regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 settembre 2013, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e che abroga il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (Euratom) n. 1074/1999 del Consiglio (GU L 248 del 18.9.2013, pag. 1).

[2] Regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità (GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2).

4. Fatti salvi i paragrafi 1, 2 e 3, gli accordi di cooperazione con paesi terzi e organizzazioni internazionali, le convenzioni e decisioni di sovvenzione e i contratti che hanno origine dall'applicazione del presente regolamento contengono disposizioni che autorizzano espressamente la Commissione, la Corte dei conti e l'OLAF ad effettuare tali accertamenti e indagini conformemente alle rispettive competenze.

TITOLO II

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 25

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di coordinamento dell'MCE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Il comitato assicura un'analisi orizzontale dei programmi di lavoro di cui all'articolo 17 per garantire la loro coerenza nonché l'individuazione, lo sfruttamento e la valutazione di sinergie tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Esso si adopera in particolare per coordinare tali programmi di lavoro al fine di consentire l'adozione di inviti a presentare proposte multisettoriali.

Articolo 26

Esercizio della delega

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 21 è conferito alla Commissione dal 1º gennaio 2014 al 31 dicembre 2020.

3. La delega di potere di cui all'articolo 21 può essere revocata in qualunque 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 in forza dell'articolo 21 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 27

Valutazione

1. Entro il 31 dicembre 2017 la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari interessati, prepara una relazione da presentare al Parlamento europeo e al Consiglio in cui valuta il conseguimento degli obiettivi di tutte le misure (considerando risultati e impatto), l'efficienza dell'uso delle risorse e il valore aggiunto europeo dell'MCE, ai fini della decisione da prendere circa il rinnovo, la modifica o la sospensione delle misure. La valutazione riguarda anche le possibilità di semplificazione, la coerenza interna ed esterna delle misure, il sussistere della rilevanza di tutti gli obiettivi e il loro contributo alle priorità dell'Unione in termini di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, anche per quanto concerne gli effetti sulla coesione economica, sociale e territoriale. La relazione di valutazione comprende una valutazione delle economie di scala realizzate dalla Commissione a livello finanziario, tecnico e umano nella gestione dell'MCE e, se del caso, del numero totale dei progetti che sfruttano le sinergie tra i settori. La valutazione esamina inoltre il modo per rendere più efficaci gli strumenti finanziari. La relazione di valutazione tiene conto dei risultati emersi dalla valutazione relativa all'impatto a lungo termine delle misure precedenti.

2. L'MCE tiene conto della valutazione completa e indipendente dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti da effettuarsi nel 2015. Sulla base di tale valutazione la Commissione e gli Stati membri valutano la pertinenza dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti e la sua efficacia nell'accrescere il volume degli investimenti in progetti prioritari e nel migliorare l'efficienza della spesa dell'Unione.

3. La Commissione, in stretta collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari, effettua una valutazione ex post circa l'efficacia ed efficienza dell'MCE, il suo impatto sulla coesione economica, sociale e territoriale, il suo contributo alle priorità dell'Unione in termini di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, nonché l'entità e i risultati del sostegno utilizzato al fine di conseguire gli obiettivi in materia di cambiamenti climatici.

4. Le valutazioni tengono conto dei progressi compiuti valutati avendo riguardo agli indicatori di efficienza di cui agli articoli 3 e 4.

5. La Commissione comunica le conclusioni di tali valutazioni al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.

6. La Commissione e gli Stati membri, assistiti dagli altri eventuali beneficiari, possono procedere a una valutazione delle modalità di realizzazione dei progetti nonché dell'impatto della loro attuazione, al fine di stabilire se gli obiettivi previsti, compresi quelli in materia di tutela dell'ambiente, siano stati raggiunti.

7. La Commissione può chiedere a uno Stato membro interessato da un progetto di interesse comune di presentare una valutazione specifica delle azioni e dei progetti collegati finanziati in virtù del presente regolamento oppure, eventualmente, di fornirle le informazioni e l'assistenza necessarie per procedere alla valutazione di tali progetti.

Articolo 28

Informazione, comunicazione e pubblicità

1. I beneficiari ed eventualmente gli Stati membri interessati curano che sia data adeguata pubblicità, all'insegna della trasparenza, ai contributi concessi a norma del presente regolamento per far conoscere all'opinione pubblica il ruolo svolto dall'Unione nella realizzazione dei progetti.

2. La Commissione realizza azioni di informazione e comunicazione riguardo ai progetti e ai risultati dell'MCE. Le risorse assegnate ad azioni di comunicazione a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, concorrono anche alla copertura delle spese per la comunicazione istituzionale delle priorità politiche dell'Unione, nella misura in cui questo sono legate agli obiettivi generali di cui all'articolo 3.

Articolo 29

Modifica del regolamento (UE) n. 913/2010

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

l'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010 è sostituito dal testo dell'allegato II del presente regolamento. Conseguentemente, i riveduti corridoi ferroviari merci rimangono soggetti alle disposizioni del regolamento (UE) n. 913/2010.

Articolo 30

Disposizioni transitorie

Il presente regolamento non pregiudica il proseguimento o la modifica, compresa la soppressione totale o parziale, dei progetti interessati, fino alla loro conclusione, o di un'assistenza finanziaria concessa dalla Commissione in base al regolamento (CE) n. 680/2007 e al regolamento (CE) n. 67/2010 o a qualsiasi altra normativa applicabile a tale contributo al 31 dicembre 2013, che continuano pertanto ad applicarsi alle azioni interessate fino alla loro chiusura.

Articolo 31

Abrogazione

Fatto salvo l'articolo 30 del presente regolamento, il regolamento (CE) n. 680/2007 e il regolamento (CE) n. 67/2010 sono abrogati a decorrere dal 1º gennaio 2014.

Articolo 32

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1º gennaio 2014.

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

Fatto a Strasburgo, addì 11 dicembre 2013.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
M. SCHULZ

Per il Consiglio
Il presidente
V. LEŠKEVIČIUS

ALLEGATO I

PARTE I

ELENCO DI PROGETTI INDIVIDUATI IN VIA PRELIMINARE PER LA RETE CENTRALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

1. **Priorità orizzontali**

Gestione e servizi innovativi	Cielo unico europeo – sistema SESAR
Gestione e servizi innovativi	Sistemi di applicazioni telematiche per le strade, le ferrovie, le vie navigabili interne e le navi (STI, ERTMS, RIS e VTMIS)
Gestione e servizi innovativi	Rete centrale di porti marittimi, autostrade del mare e aeroporti, infrastrutture sicure e protette
Nuove tecnologie e innovazioni	Nuove tecnologie e innovazioni conformemente all'articolo 33, lettere da a) a d), del regolamento (UE) n. 1315/2013

2. **Corridoi della rete centrale**

Baltico – Adriatico

ALLINEAMENTO:

Gdynia – Danzica – Katowice/Sławków

Danzica – Varsavia – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Vienna

Stettino/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Vienna

Vienna – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Lubiana – Capodistria/Trieste

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Gdynia – Katowice	Ferrovia	Lavori
Gdynia, Danzica	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Varsavia – Katowice	Ferrovia	Lavori
Breslavia – Poznań – Stettino/Świnoujście	Ferrovia	Lavori
Świnoujście, Stettino	Porto	Interconnessioni con i porti
Bielsko Biala – Žilina	Strade	Lavori
Katowice - Ostrava - Brno - Vienna e Katowice - Žilina - Bratislava - Vienna	Ferrovia	Lavori, in particolare delle sezioni transfrontaliere PL-CZ, CZ-AT, PL-SK e SK-AT, linea Brno-Přerov; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali e delle interconnessioni ferrovia – aeroporti

Vienna - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Ferrovia	Costruzione parziale di nuove linee (Galleria di base del Semmering e linea ferroviaria del Koralm), adeguamento ferrovia; lavori in corso; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali; adeguamento della linea a doppio binario tra Udine - Cervignano e Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	Ferrovia	Studi e lavori per secondo binario
Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali

Mare del Nord – Baltico

ALLINEAMENTO:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipèda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Varsavia

Frontiera BY – Varsavia – Poznań – Francoforte sull'Oder – Berlino – Amburgo

Berlino – Magdeburgo – Braunschweig – Hannover

Hannover – Brema – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Anversa

Hannover – Colonia – Anversa

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Helsinki – Tallinn	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali e delle loro interconnessioni, capacità rompighiaccio, autostrade del mare
Tallinn - Rīga - Kaunas - Varsavia	Ferrovia	Studi (dettagliati) per la nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC; avvio dei lavori per la nuova linea entro il 2020; adeguamento e nuova linea sul territorio PL; interconnessioni ferrovia – aeroporti/porti, terminali ferroviario-stradali, autostrade del mare
Ventspils – Rīga	Ferrovia	Adeguamento, interconnessioni con i porti, autostrade del mare
Klaipèda – Kaunas	Ferrovia	Adeguamento, interconnessioni con i porti, autostrade del mare
Kaunas – Vilnius	Ferrovia	Adeguamento, interconnessioni degli aeroporti, terminali ferroviario-stradali
Corridoio Via Baltica	Strade	Lavori per sezioni transfrontaliere (EE, LV, LT, PL)
Frontiera BY - Varsavia - Poznań - frontiera DE	Ferrovia	Lavori sulla linea esistente, studi per linea ferroviaria ad alta velocità

Frontiera PL - Berlino - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Ferrovia	Studi e adeguamento di diverse sezioni (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlino)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Brema	Ferrovia	Studi e lavori
Berlino - Magdeburgo – Hannover, Mittellandkanal, canali della Germania occidentale, Reno, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Vie navigabili interne	Studi, lavori per migliorare la navigabilità e adeguamento delle vie navigabili e delle chiuse
Chiuse di Amsterdam e Amsterdam - Rijnkanaal	Vie navigabili interne	Studi in corso sulle chiuse; porto; interconnessioni (studi e lavori, compreso l'adeguamento del "Beatrix Lock" (chiusa di Beatrix))

Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Saragozza – Tarragona

Siviglia – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcellona – Perpignan – Marsiglia/Lione – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria - Lubiana – Budapest

Lubiana/Fiume – Zagabria – Budapest – frontiera UA

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Algeciras - Madrid	Ferrovia	Studi in corso, lavori da avviare entro il 2015 e ultimare entro il 2020
Siviglia - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Ferrovia	Studi e lavori
Madrid - Saragozza - Barcellona	Ferrovia	Adeguamento delle linee esistenti (scartamento, binari secondari, piattaforme)
Valencia - Tarragona - Barcellona	Ferrovia	Costruzione tra il 2014 e il 2020
Barcellona	Porto	Interconnessioni ferroviarie con porto e aeroporto
Barcellona - Perpignan	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, lavori in corso, completamento della nuova linea entro il 2015, adeguamento della linea esistente (scartamento, binari secondari, piattaforme)
Perpignan-Montpellier	Ferrovia	Snodo Nîmes - Montpellier da rendere operativo nel 2017, snodo Montpellier - Perpignan entro il 2020
Lione	Ferrovia	Attenuazione delle strozzature di Lione: studi e lavori
Lione – Avignone – Marsiglia	Ferrovia	Adeguamento
Lione - Torino	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, lavori sulla galleria di base; studi e lavori sulle vie di accesso
Milano - Brescia	Ferrovia	Parziale adeguamento della linea ad alta velocità e linea ad alta velocità parzialmente nuova
Brescia - Venezia - Trieste	Ferrovia	Lavori da avviare entro il 2014 su diverse sezioni in sinergia con i lavori di adeguamento intrapresi sulle tratte comuni come nel corridoio Baltico – Adriatico
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Vie navigabili interne	Studi e lavori

Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Porti di navigazione interna	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Trieste - Divača	Ferrovia	Studi e parziale adeguamento in corso; sezione transfrontaliera da realizzare con termine oltre il 2020
Capodistria - Divača - Lubiana - Pragersko	Ferrovia	Studi e adeguamento/linea parzialmente nuova
Fiume – Zagrabia – Budapest	Ferrovia	Studi e lavori (inclusa la costruzione di nuovo binario e secondo binario tra Fiume e frontiera HU)
Fiume	Porto	Adeguamento e sviluppo dell'infrastruttura, sviluppo di piattaforme e interconnessioni multimodali
Lubiana – Zagabria	Ferrovia	Studi e lavori
Nodo di Lubiana	Ferrovia	Nodo ferroviario di Lubiana, compresa piattaforma multimodale; interconnessione ferrovia-aeroporto
Pragersko - Zalalövö	Ferrovia	Sezione transfrontaliera: studi, inizio dei lavori entro il 2020
Lendava - Letenye	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera
Boba- Székesfehérvár	Ferrovia	Adeguamento
Budapest – Miskolc - frontiera UA	Ferrovia	Adeguamento
Vásárosnamény-frontiera UA	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera

Oriente/Med. orientale

ALLINEAMENTO:

Amburgo – Berlino

Rostock – Berlino – Dresda

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburgo – Dresda

Dresda – Ústí nad Labem – Mělník/Praha - Kolín

Kolín – Pardubice – Brno – Vienna/Bratislava – Budapest – Arad – Timişoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – frontiera TR

Sofia – Salonicco – Atene – Pireo – Limassol – Nicosia

Atene – Patrasso/Igoumenitsa

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Dresda – Praga	Ferrovia	Studi per linea ferroviaria ad alta velocità
Praga	Ferrovia	Adeguamento, bypass merci; collegamento ferroviario aeroporto
Amburgo - Dresda - Praga - Pardubice	Vie navigabili interne	Studi Elba e Vltava, lavori per migliorare la navigabilità e adeguamento
Chiuse di Děčín	Vie navigabili interne	Studi

Praha - Brno - Břeclav	Ferrovia	Adeguamento, anche per quanto concerne il nodo ferroviario di Brno e la piattaforma multimodale
Břeclav – Bratislava	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, adeguamento
Bratislava - Hegyeshalom	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, adeguamento
Mosonmagyaróvár – frontiera SK	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera
Tata – Biatorbágy	Ferrovia	Adeguamento
Budapest - Arad - Timişoara - Calafat	Ferrovia	Adeguamento quasi ultimato in HU, ancora in corso in RO
Vidin – Sofia – Burgas/frontiera TR Sofia – Salonicco – Atene/Pireo	Ferrovia	Studi e lavori Vidin – Sofia – Salonicco – Atene; adeguamento Sofia – Burgas/frontiera TR
Vidin – Craiova	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera
Salonicco, Igoumenitsa	Porto	Adeguamento e sviluppo dell'infrastruttura, interconnessioni multimodali
Atene/Pireo/Heraklion – Limassol	Porti, autostrade del mare	Capacità portuale e interconnessioni multimodali
Limassol – Nicosia	Porti, piattaforme multimodali	Adeguamento dell'interconnessione modale, compresa la circonvallazione meridionale di Nicosia, studi e lavori, sistemi di gestione del traffico
Nicosia - Larnaca	Piattaforme multimodali	Interconnessioni multimodali e sistemi di applicazioni telematiche
Patrasso	Porto	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Atene - Patrasso	Ferrovia	Studi e lavori, interconnessioni con i porti

Scandinavia – Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Frontiera RU – HaminaKotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stoccolma – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – Copenaghen – Kolding/Lubecca – Amburgo – Hannover

Brema – Hannover – Norimberga

Rostock – Berlino – Lipsia – Monaco

Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia - Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Hamina/Kotka – Helsinki	Porti, ferrovia	Interconnessioni con i porti, adeguamento ferrovia, capacità rompighiaccio
Helsinki	Ferrovia	Collegamento aeroporto-ferrovia
Frontiera RU - Helsinki	Ferrovia	Lavori in corso

Helsinki – Turku	Ferrovia	Adeguamento
Turku/Naantali – Stoccolma	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti, capacità rompighiaccio
Stoccolma - Malmö (Triangolo nordico)	Ferrovia	Lavori in corso su sezioni specifiche
Trelleborg - Malmö – Göteborg – frontiera NO	Ferrovia, porto, autostrade del mare	Lavori, piattaforme multimodali e collegamento tra porto e hinterland
Fehmarn	Ferrovia	Studi in corso, lavori di costruzione collegamento fisso cintura di Fehmarn con inizio nel 2015
Copenaghen - Amburgo via Fehmarn: vie di accesso	Ferrovia	Vie di accesso in DK da ultimare entro il 2020, vie di accesso in DE da realizzare in due fasi: elettrificazione del primo binario con il completamento del collegamento fisso e secondo binario sette anni dopo
Rostock	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni ferroviarie con porti; traghetti a basse emissioni; capacità rompighiaccio
Rostock - Berlino - Norimberga	Ferrovia	Studi e adeguamento
Amburgo/Brema - Hannover	Ferrovia	Studi in corso
Halle – Lipsia – Norimberga	Ferrovia	Lavori in corso, da ultimare entro il 2017
Monaco – Wörgl	Ferrovia	Accesso alla galleria di base del Brennero e sezione transfrontaliera: studi
Galleria di base del Brennero	Ferrovia	Studi e lavori
Fortezza - Verona	Ferrovia	Studi e lavori
Napoli - Bari	Ferrovia	Studi e lavori
Napoli - Reggio Calabria	Ferrovia	Adeguamento
Verona – Bologna	Ferrovia	Adeguamento in corso
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Messina - Catania – Augusta/Palermo	Ferrovia	Adeguamento (sezioni rimanenti)
Palermo/Taranto - Valletta/Marsa Scirocco	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti
La Valletta - Marsa Scirocco	Porto, aeroporto	Adeguamento dell'interconnessione modale, compresa Marsa Scirocco - Luqa - La Valletta
Bologna – Ancona	Ferrovia	Adeguamento

Reno – Alpi

ALLINEAMENTO:

Genova – Milano – Lugano – Basilea

Genova – Novara – Briga – Berna – Basilea – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Coblenza – Colonia

Colonia – Düsseldorf – Duisburg – Nimega/Arnhem – Utrecht – Amsterdam

Nimega – Rotterdam – Vlissingen

Colonia – Liegi – Bruxelles – Gand

Liegi – Anversa – Gand – Zeebrugge

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Genova	Porto	Interconnessioni con i porti
Genova - Milano/Novara - frontiera CH	Ferrovia	Studi; inizio dei lavori entro il 2020
Basilea – Anversa/Rotterdam - Amsterdam	Vie navigabili interne	Lavori per migliorare la navigabilità
Karlsruhe - Basilea	Ferrovia	Lavori in corso
Francoforte - Mannheim	Ferrovia	Studi in corso
Liegi	Ferrovia	Collegamento ferroviario porto e aeroporto
Rotterdam – Zevenaar	Ferrovia	Studi in corso, adeguamento
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Ferrovia	Lavori in corso
Zeebrugge – Gand – Anversa - frontiera DE	Ferrovia	Adeguamento

Atlantico

ALLINEAMENTO:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines/Lisbona – Madrid – Valladolid

Lisbona – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Parigi – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasburgo

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Linea ferroviaria ad alta velocità Sines/Lisbona – Madrid	Ferrovia, porti	Studi e lavori in corso, adeguamento dell'interconnessione modale dei porti di Sines/Lisbona
Linea ferroviaria ad alta velocità Porto - Lisbona	Ferrovia	Studi in corso
Collegamento ferroviario Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Ferrovia	Sezione transfrontaliera: lavori in corso
Collegamento ferroviario Bergara - San Sebastián - Bayonne	Ferrovia	Fine dei lavori prevista entro il 2016 in ES, entro il 2020 in FR
Bayonne - Bordeaux	Ferrovia	Consultazione pubblica in corso
Bordeaux - Tours	Ferrovia	Lavori in corso
Parigi	Ferrovia	Bypass meridionale ad alta velocità
Baudrecourt - Mannheim	Ferrovia	Adeguamento
Baudrecourt - Strasburgo	Ferrovia	Lavori in corso, da ultimare entro il 2016
Le Havre - Parigi	Vie navigabili interne	Adeguamento
Le Havre - Parigi	Ferrovia	Studi, adeguamento
Le Havre	Porto, ferrovia	Studi e lavori su capacità portuale, autostrade del mare e interconnessioni

Mare del Nord – Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublino – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edimburgo – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/Londra /Southampton

Londra – Lilla – Bruxelles

Amsterdam – Rotterdam – Anversa – Bruxelles – Lussemburgo

Lussemburgo – Metz – Digione – Macon – Lione – Marsiglia

Lussemburgo – Metz – Strasburgo – Basilea

Anversa/Zeebrugge – Gand – Dunkerque/Lilla – Parigi

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Corcaigh/Cork - Dublino - Baile Átha Cliath/Belfast	Ferrovia	Studi e lavori; interconnessione Baile Átha Cliath/Dublino (DART)
Belfast	Porto, collegamenti multimodali	Adeguamento
Glasgow - Edimburgo	Ferrovia	Adeguamento
Manchester – Liverpool	Ferrovia	Adeguamento ed elettrificazione, compreso il Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	Ferrovia	Adeguamento della linea per il trasporto merci
Baile Átha Cliath/Dublino, Corcaigh/Cork, Southampton	Porti, ferrovia	Studi e lavori su capacità portuale, autostrade del mare e interconnessioni
Dunkerque	Porto	Ulteriore sviluppo di piattaforme e interconnessioni multimodali
Calais - Parigi	Ferrovia	Studi preliminari
Bruxelles	Ferrovia	Studi e lavori (connessione nord-sud per linee convenzionali e ad alta velocità)
Felixstowe – Midlands	Ferrovia, porto, piattaforme multimodali	Adeguamento ferrovia, interconnessioni porto e piattaforme multimodali
Maas, compresa Maaswerken	Vie navigabili interne	Adeguamento
Albertkanaal/ Canale Bocholt-Herentals	Vie navigabili interne	Adeguamento
Corridoio Reno-Schelda: Volkeraklock e Kreekraklock, Krammerlock e Lock Hansweert	Vie navigabili interne	Chiuse: studi in corso
Terneuzen	Marittimo	Chiuse: studi in corso; lavori
Terneuzen - Gand	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento
Zeebrugge	Porto	Chiuse: studi, interconnessioni (studi e lavori)

Anversa	Marittimo, porto, ferrovia	Chiuse: studi in corso; porto; interconnessioni (compreso l'accesso di una seconda linea ferroviaria al porto di Anversa)
Rotterdam - Anversa	Ferrovia	Adeguamento della linea ferroviaria di trasporto merci
Canale Senna Nord; Senna - Schelda	Vie navigabili interne	Studi e lavori; adeguamento, comprese connessioni transfrontaliere e multimodali
Dunkerque – Lilla	Vie navigabili interne	Studi in corso
Anversa, Bruxelles, Charleroi	Vie navigabili interne	Adeguamento
Adeguamento delle vie navigabili in Vallonia	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento, connessioni intermodali
Bruxelles - Lussemburgo - Strasburgo	Ferrovia	Lavori in corso
Anversa – Namur - frontiera LUX – frontiera FR	Ferrovia	Adeguamento della linea ferroviaria per il trasporto merci
Strasburgo - Mulhouse - Basilea	Ferrovia	Adeguamento
Collegamenti ferroviari Lussemburgo - Digione - Lione (TGV Reno – Rodano)	Ferrovia	Studi e lavori
Lione	Ferrovia	Bypass orientale: studi e lavori
Canale Saona - Mosella/Reno	Vie navigabili interne	Studi preliminari in corso
Rodano	Vie navigabili interne	Adeguamento
Porto di Marsiglia-Fos	Porto	Interconnessioni e terminali multimodali
Lione - Avignone - Porto di Marsiglia -Fos	Ferrovia	Adeguamento

Reno – Danubio

ALLINEAMENTO:

Strasburgo – Stoccarda – Monaco – Wels/Linz

Strasburgo – Mannheim – Francoforte – Würzburg – Norimberga – Ratisbona – Passau – Wels/Linz

Monaco/Norimberga – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – frontiera UA

Wels/Linz – Vienna – Bratislava – Budapest – Vukovar

Vienna/Bratislava – Budapest – Arad – Brașov/Craiova – Bucarest – Costanza – Sulina

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Collegamento ferroviario Strasburgo - Kehl Appenweier	Ferrovia	Lavori interconnessione Appenweier
Karlsruhe - Stoccarda - Monaco	Ferrovia	Studi e lavori in corso
Ostrava/Přerov – Žilina – Kosice – frontiera UA	Ferrovia	Adeguamento, piattaforme multimodali
Zlín – Žilina	Strade	Sezione stradale transfrontaliera
Monaco – Praha	Ferrovia	Studi e lavori
Norimberga – Praha	Ferrovia	Studi e lavori

Monaco - Mühldorf - Freilassing - Salisburgo	Ferrovia	Studi e lavori in corso
Salisburgo - Wels	Ferrovia	Studi
Norimberga - Ratisbona - Passau - Wels	Ferrovia	Studi e lavori
Collegamento ferroviario Wels - Vienna	Ferrovia	Fine dei lavori prevista entro il 2017
Vienna – Bratislava / Vienna – Budapest / Bratislava – Budapest	Ferrovia	Studi linea ferroviaria ad alta velocità (compreso l'allineamento delle connessioni tra le tre città)
Budapest - Arad	Ferrovia	Studi per rete ad alta velocità tra Budapest e Arad
Komárom – Komárno	Vie navigabili interne	Studi e lavori per ponte transfrontaliero
Arad - Brašov - Bucarest - Costanza	Ferrovia	Adeguamento di sezioni specifiche; studi sull'alta velocità
Meno – Canale Meno-Donau	Vie navigabili interne	Studi e lavori su diverse sezioni e strozzature; porti sulle vie navigabili interne: interconnessioni multimodali con ferrovia
Slavonski Brod	Porto	Studi e lavori
Giurgiu, Galați	Porto	Ulteriore sviluppo di piattaforme multimodali e collegamenti con l'hinterland: studi e lavori
Danuio (Kehlheim - Costanza/Midia/Sulina)	Vie navigabili interne	Studi e lavori su diverse sezioni e strozzature; porti sulle vie navigabili interne: interconnessioni multimodali
Sava	Vie navigabili interne	Studi e lavori su diverse sezioni e strozzature (incluso ponte transfrontaliero)
Canale București – Dunăre Canal	Vie navigabili interne	Studi e lavori
Costanza	Porto, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti, autostrade del mare (compresi i servizi rompighiaccio)
Craiova – București	Ferrovia	Studi e lavori

3. **Altre sezioni della rete centrale**

Sofia – frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Sofia – frontiera Serbia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Timișoara – frontiera Serbia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Breslavia – Praha	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Nowa Sól – Hradec Králové	Transfrontaliera	Strade	Lavori
Brno - frontiera AT	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Budapest – Zvolen	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Budapest – frontiera SRB	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Corridoio di Botnia: Luleå – Oulu	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi e lavori

Iași-frontiera MD	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso e lavori
Suceava - frontiera UA	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi e lavori
Progetti prioritari quali definiti all'allegato III della decisione n. 661/2010/UE (Praha - Linz, nuova linea ferroviaria ad alta capacità: valico transpirenaico centrale "Ferrovia del Reno" (Rheidt-Anversa))	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Târgu Neamt–Ungheni	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Marijampolè-Kybartai (frontiera LT/RU)	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Vilnius-frontiera LT/BY	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Ioannina – Kakavia (frontiera EL/AL)	Transfrontaliera	Strade	Studi
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (frontiera EL/FYROM)	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Serres – Promahonas (frontiera EL/BG)	Transfrontaliera	Strade	Lavori in corso
Alexandroupoli – Kipoi (frontiera EL/TR)	Transfrontaliera	Strade	Studi e lavori
Dubrovnik – frontiera HR/ME	Transfrontaliera	Strade	Lavori
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Transfrontaliera	Ferrovia	Lavori
La Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Strozzatura	Ferrovia, autostrade del mare	Lavori in corso (inclusi porti e piattaforme multimodali)
Francoforte – Fulda – Erfurt – Berlino	Strozzatura	Ferrovia	Studi
Linea ferroviaria Egnatia	Strozzatura	Ferrovia	Studi in corso
Sundsvall – Umeå – Luleå	Strozzatura	Ferrovia	Studi e lavori
Zagabria – frontiera SR	Strozzatura	Ferrovia	Studi e lavori
La Coruña – Madrid (servizio passeggeri ad alta velocità)	Strozzatura	Ferrovia	Lavori in corso
Stoccolma – Gävle – Sundsvall	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori
Botnia – Kiruna – frontiera NO	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Collegamento ferroviario Sionainn/Shannon Faing/Foynes - Gabhal Luimnigh/Limerick junction	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi
Alta velocità 2	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori per una linea ad alta velocità Londra – Midlands

Frontiera UA – Cracovia – Katowice – Breslavia – Dresda	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori
Rīga – frontiera RU/BY	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Vilnius – frontiera BY	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, interconnessione aeroporto
Kybartai – Kaunas	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Tallin – Tartu – Koidula – frontiera RU	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Marsiglia – Tolone – Nizza – Ventimiglia – Genova	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi sull'alta velocità
Bordeaux – Tolosa	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi sull'alta velocità
Helsinki – Oulu	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento di sezioni
Bilbao – Pamplona – Saragozza – Sagunto	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Brunsbüttel - Kiel (Nord-Ostseecanal)	Altro, rete centrale	Vie navigabili interne	Ottimizzazione dello stato di navigazione
Cardiff - Bristol - Londra	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, compreso Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Bucarest - Buzău	Altro, rete centrale	Ferrovia	Ammodernamento e riabilitazione dell'infrastruttura ferroviaria e collegamenti con l'hinterland
Area della Ruhr - Münster - Osnabrück - Amburgo	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento della sezione Münster - Lünen (linea a doppio binario)
Nantes - Tours - Lione	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Ploiești-Suceava	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi
Heraklion	Altro, rete centrale	Aeroporto, infrastruttura/sistemi di trasporto combinato	Studi e lavori di costruzione, adeguamento e sviluppo dell'infrastruttura, interconnessioni multimodali
Huelva – Siviglia	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori in corso
Fredericia-Frederikshavn	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, compresa elettrificazione
Barcellona – Valencia – Livorno	Altro, rete centrale	Autostrade del mare	Adeguamento

PARTE II

ELENCO DI CORRIDOI E AREE PRIORITARI PER LE INFRASTRUTTURE NEL SETTORE DELL'ENERGIA

1. **Corridoi prioritari dell'elettricità**

(1) Rete elettrica offshore nei mari del Nord Europa ("NSOG"): sviluppo della rete elettrica offshore integrata e relativi interconnettori nel Mar del Nord, nel Mare d'Irlanda, nella Manica, nel Mar Baltico e nelle acque confinanti per trasportare elettricità dalle fonti di energia rinnovabili offshore ai centri di consumo e stoccaggio e per aumentare lo scambio di elettricità transfrontaliero.

Stati membri interessati: Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Regno Unito, Svezia.

(2) Interconnessioni di elettricità nord-sud nell'Europa occidentale ("NSI West Electricity"): interconnessioni tra gli Stati membri della regione e con l'area del Mediterraneo, compresa la Penisola Iberica, in particolare per integrare l'elettricità proveniente da fonti di energia rinnovabili e consolidare le infrastrutture di rete interne al fine di promuovere l'integrazione del mercato nella regione.

Stati membri interessati: Austria, Belgio, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Regno Unito.

(3) Interconnessioni di elettricità nord-sud in Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Electricity"): interconnessioni e linee interne lungo le direttrici nord-sud ed est-ovest per completare il mercato interno e integrare la produzione da fonti rinnovabili di energia rinnovabili.

Stati membri interessati: Austria, Bulgaria, Cipro, Croazia, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria.

(4) Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico per l'elettricità ("BEMIP Electricity"): interconnessioni tra gli Stati membri nella regione del Baltico e conseguente rafforzamento delle infrastrutture di rete interne, per porre fine all'isolamento degli Stati baltici e promuovere l'integrazione del mercato adoperandosi, tra l'altro, per l'integrazione dell'energia rinnovabile nella regione.

Stati membri interessati: Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia.

2. **Corridoi prioritari del gas**

(1) Interconnessioni di gas nord-sud in Europa occidentale ("NSI West Gas"): infrastruttura del gas per i flussi nord-sud nell'Europa occidentale, al fine di diversificare ulteriormente le rotte di approvvigionamento e per aumentare l'erogabilità del gas a breve termine.

Stati membri interessati: Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna.

(2) Interconnessioni di gas nord-sud in Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Gas"): infrastruttura del gas per le connessioni regionali tra la regione del Mar Baltico, l'Adriatico e il Mar Egeo, il Mediterraneo orientale e il Mar Nero e al loro interno, nonché per aumentare la diversificazione e la sicurezza dell'approvvigionamento di gas.

Stati membri interessati: Austria, Bulgaria, Cipro, Croazia, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria.

(3) Corridoio meridionale del gas ("SGC"): infrastruttura per il trasporto del gas dal Bacino del Mar Caspio, dall'Asia Centrale, dal Medio Oriente e dal Bacino del Mediterraneo orientale all'Unione al fine di aumentare la diversificazione dell'approvvigionamento di gas.

Stati membri interessati: Austria, Bulgaria, Cipro, Croazia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria

(4) Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico per il gas ("BEMIP Gas"): infrastruttura del gas per porre termine all'isolamento dei tre Stati baltici e della Finlandia e alla loro dipendenza da un unico fornitore, per rafforzare di conseguenza le infrastrutture di rete interne e per aumentare la diversificazione e la sicurezza degli approvvigionamenti nella regione del Mar Baltico.

Stati membri interessati: Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia.

3. **Aree tematiche prioritarie**

(1) Diffusione di reti intelligenti: adozione delle tecnologie di rete intelligenti in tutta l'Unione europea per integrare in maniera efficiente il comportamento e le azioni di tutti gli utenti collegati alla rete elettrica, in particolare la produzione di grandi quantitativi di elettricità a partire da fonti di energia rinnovabili o distribuite e la risposta alla domanda dei consumatori.

Stati membri interessati: tutti.

(2) Autostrade elettriche: prime autostrade elettriche entro il 2020, in vista della costruzione di un sistema di autostrade elettriche in tutta l'Unione europea in grado di:

a) integrare il surplus di produzione eolica in continua crescita nel Mare del Nord e nel Mar Baltico e nelle zone circostanti e accrescere la produzione di energia rinnovabile nell'Europa orientale e meridionale nonché nell'Africa settentrionale;

b) collegare questi nuovi centri di produzione con le principali capacità di stoccaggio nei paesi nordici, nelle Alpi e in altre regioni e con i principali centri di consumo; nonché

c) far fronte a un'offerta di elettricità sempre più variabile e decentrata e a una domanda sempre più flessibile.

Stati membri interessati: tutti.

(3) Rete transfrontaliera dell'anidride carbonica: sviluppo di un'infrastruttura di trasporto dell'anidride carbonica tra gli Stati membri e con i paesi terzi vicini in vista della realizzazione della cattura e dello stoccaggio dell'anidride carbonica.

Stati membri interessati: tutti.

PARTE III

TERMINI, CONDIZIONI E PROCEDURE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Obiettivo e motivazione

Gli strumenti finanziari previsti dall'MCE servono a facilitare l'accesso dei progetti di infrastrutture al finanziamento di progetti e imprese utilizzando il finanziamento dell'Unione come leva.

Gli strumenti finanziari contribuiscono a finanziare progetti di interesse comune con chiaro valore aggiunto europeo e a facilitare un maggiore coinvolgimento del settore privato nel finanziamento a lungo termine di tali progetti nel settore dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, ivi comprese le reti a banda larga.

Di tali strumenti beneficiano progetti con esigenze di finanziamento a medio e lungo termine; essi comporteranno maggiori vantaggi in termini di impatto sul mercato, efficienza amministrativa e uso delle risorse.

Detti strumenti offrono ai soggetti interessati nel settore delle infrastrutture, quali finanziatori, autorità pubbliche, gestori di infrastrutture, imprese di costruzioni e operatori, un armamentario coerente e orientato al mercato di assistenza finanziaria dell'Unione.

Gli strumenti finanziari comprendono:

a) uno strumento per prestiti e garanzie la cui concessione è facilitata da strumenti di condivisione del rischio, tra cui meccanismi di supporto di credito a favore di obbligazioni per il finanziamento di progetti ("Strumento di debito"); e

b) uno strumento di capitale ("Strumento di capitale"),

che contribuiscono a superare i vincoli di mercato migliorando il finanziamento e/o i profili di rischio degli investimenti nelle infrastrutture. A sua volta, ciò migliora l'accesso delle società e di altri beneficiari a prestiti, garanzie, capitale e altre forme di finanziamento privato.

Prima che sia completata la concezione degli strumenti di debito e di capitale, la Commissione esegue una valutazione ex-ante conformemente al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012. Ove appropriato, contribuisce a tale valutazione anche l'esame di strumenti finanziari esistenti comparabili.

I. **Strumento di debito**

1. *Disposizioni generali*

Lo strumento di debito intende contribuire a superare le carenze dei mercati europei dei capitali di debito offrendo una condivisione del rischio per il finanziamento del debito. Questo è fornito da entità delegate o da strumenti di investimento dedicati sotto forma di debito privilegiato o di debito subordinato o di garanzia.

Lo strumento di debito comprende uno strumento di condivisione del rischio per i prestiti e le garanzie e l'iniziativa Prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti. I promotori dei progetti possono inoltre cercare di ottenere un finanziamento nell'ambito dello strumento di capitale.

a) Strumento di condivisione del rischio per i prestiti e le garanzie

Lo strumento di condivisione del rischio per i prestiti e le garanzie è concepito in modo da costituire una capacità aggiuntiva di assumere rischio presso le entità delegate, il che consente a queste di offrire un debito subordinato e privilegiato, sia finanziato che non finanziato, a favore di progetti e imprese allo scopo di facilitare l'accesso dei promotori ai finanziamenti bancari. Il finanziamento del debito di tipo subordinato si colloca a livello inferiore rispetto al debito privilegiato ma a livello superiore rispetto al capitale e al finanziamento ad esso connesso.

Lo strumento del debito subordinato non finanziato non supera il 30 % dell'importo totale del debito privilegiato emesso.

Il finanziamento del debito primario fornito dallo strumento di debito non supera il 50 % dell'importo totale del finanziamento globale del debito primario fornito dall'entità delegata o dallo strumento di investimento dedicato.

b) Iniziativa Prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti

Lo strumento di condivisione del rischio per i prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti è concepito come finanziamento del debito subordinato allo scopo di facilitare il finanziamento delle società di progetto con raccolta di debito primario sotto forma di obbligazioni. Questo strumento di supporto del credito mira a far sì che il debito primario possa conseguire un merito di credito elevato ("investment grade").

Esso si colloca a livello inferiore rispetto al debito primario ma a livello superiore rispetto al capitale e al finanziamento ad esso connesso.

Lo strumento di debito subordinato non supera il 30 % dell'importo totale del debito privilegiato emesso.

2. *Parametri finanziari e leva*

I parametri di condivisione del rischio e dei profitti sono fissati in modo da consentire il conseguimento di obiettivi strategici specifici, tra cui l'individuazione di determinate categorie di progetti, pur mantenendo l'approccio orientato al mercato dello strumento di debito.

L'effetto leva della dello strumento di debito – definito come il finanziamento totale (ossia il contributo dell'Unione più il contributo da altre fonti) diviso per il contributo dell'Unione – dovrebbe situarsi tra 6 e 15, a seconda del tipo di operazioni interessate (livello di rischio, beneficiari finali, e finanziamento del debito di cui trattasi).

3. *Combinazione con altre fonti di finanziamento*

Il finanziamento attraverso lo strumento di debito può essere combinato con altri contributi di bilancio riservati elencati di seguito, fatto salvo quanto disposto dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e il pertinente fondamento giuridico:

a) altre parti dell'MCE,

b) altri strumenti, programmi e linee di bilancio nel bilancio dell'Unione,

c) Stati membri, comprese le autorità regionali e locali, che intendono contribuire con risorse proprie o con risorse disponibili dai fondi previsti dalle politiche di coesione senza modificare la natura dello strumento.

4. *Realizzazione*

Entità delegate

Le entità delegate sono scelte in conformità del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

La realizzazione a gestione indiretta può assumere la forma di mandati diretti alle entità delegate. Per gli strumenti disciplinati da mandati diretti (ossia a gestione indiretta) le entità delegate gestiscono il contributo dell'Unione allo strumento di debito e sono partner nella gestione del rischio.

Può inoltre essere prevista la costituzione di strumenti di investimento dedicati che consentano il raggruppamento di contributi da più investitori. Il contributo dell'Unione può essere subordinato a quello di altri investitori.

Concezione e realizzazione

La concezione è in linea con le disposizioni generali per gli strumenti finanziari fissate nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

I termini e le condizioni dettagliati per la realizzazione dello strumento di debito, relativi monitoraggio e controllo compresi, sono fissati in un accordo tra la Commissione e la rispettiva entità delegata, tenendo conto delle disposizioni di cui al presente allegato e al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Conto fiduciario

L'entità delegata accende un conto fiduciario in cui è versato il contributo dell'Unione e i profitti derivanti da tale contributo.

5. *Utilizzo del contributo dell'Unione*

Il contributo dell'Unione è utilizzato:

a) per l'accantonamento contro rischi

b) per coprire oneri e costi associati alla costituzione e gestione dello strumento di debito, relative valutazione e azioni di sostegno comprese, determinati in base al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e alla pratica di mercato. Gli oneri amministrativi e quelli legati ai risultati da corrispondere all'entità delegata non superano rispettivamente il 2 % e il 3 % del contributo dell'Unione effettivamente utilizzato per singole operazioni, secondo una metodologia che si basa sui costi e che è convenuta tra la Commissione e le entità delegate.

c) per azioni di sostegno direttamente connesse.

6. *Formazione dei prezzi, condivisione di rischi e profitti*

Lo strumento di debito comporta un prezzo, imputabile al beneficiario, conformemente alle norme e ai criteri pertinenti delle entità delegate o degli strumenti di investimento dedicati e in linea con le migliori prassi di mercato.

Per i mandati diretti alle entità delegate, il modello di condivisione del rischio prevede che la remunerazione del rischio applicata dall'entità delegata ai suoi mutuatari sia opportunamente condivisa tra l'Unione e l'entità delegata.

Per gli strumenti di investimento dedicati, il modello di condivisione del rischio prevede che la remunerazione del rischio applicata dallo strumento di investimento dedicato ai suoi mutuatari sia opportunamente condivisa tra l'Unione e gli altri investitori.

Indipendentemente dal modello di condivisione del rischio prescelto, l'entità delegata condivide in ogni caso una percentuale del rischio definito e sostiene in ogni caso la totalità del rischio residuo.

Il rischio massimo coperto dal bilancio dell'Unione non supera il 50 % del rischio del portafoglio di debito fissato come obiettivo nell'ambito dello strumento di debito. Il massimale di assunzione del rischio pari al 50 % si applica alla dimensione fissata come obiettivo degli strumenti di investimento dedicati.

7. *Procedura di domanda e di approvazione*

Le domande sono presentate rispettivamente all'entità delegata o a uno strumento di investimento dedicato, conformemente alle procedure standard di domanda che sono loro proprie. Le entità delegate e gli strumenti di investimento dedicati approvano i progetti secondo le rispettive procedure interne.

8. *Durata dello strumento di debito*

L'ultima tranche del contributo dell'Unione allo strumento di debito è impegnata dalla Commissione entro il 31 dicembre 2020. L'effettiva approvazione del finanziamento del debito da parte delle entità delegate o degli strumenti di investimento dedicati si conclude entro il 31 dicembre 2022.

9. *Scadenza*

Il contributo dell'Unione attribuito allo strumento di debito è riversato sul conto fiduciario pertinente al momento della scadenza del finanziamento del debito o allorché questo è rimborsato. Il conto fiduciario mantiene un finanziamento sufficiente a coprire gli oneri o i rischi connessi allo strumento di debito fino a scadenza.

10. *Relazioni*

La Commissione stabilisce, di concerto con l'entità delegata e in linea con il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, le modalità della relazione sull'attuazione dello strumento di debito.

Inoltre la Commissione, con il sostegno delle entità delegate, riferisce annualmente e fino al 2023 al Parlamento europeo e al Consiglio per quanto riguarda l'attuazione, le condizioni prevalenti di mercato per il ricorso allo strumento, i progetti aggiornati e il portafoglio dei progetti, comprese informazioni sui progetti nelle varie fasi della procedura, rispettando al contempo la riservatezza e le informazioni di mercato sensibili ai sensi dell'articolo 140, paragrafo 8 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

11. *Monitoraggio, controllo e valutazione*

La Commissione controlla l'attuazione dello strumento di debito, anche mediante eventuali controlli in loco, ed effettua le verifiche e i controlli a norma del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

12. *Azioni di sostegno*

L'attuazione dello strumento di debito può essere sostenuta da una serie di misure di accompagnamento. Queste possono comprendere, tra l'altro, assistenza tecnica e finanziaria, azioni di sensibilizzazione dei fornitori di capitale e iniziative intese ad attrarre investitori privati.

Su richiesta della Commissione europea o degli Stati membri interessati, la Banca europea per gli investimenti fornisce assistenza tecnica, anche per quanto riguarda la strutturazione finanziaria, per i progetti di interesse comune, tra cui quelli che realizzano i corridoi della rete centrale di cui alla parte I. Tale assistenza tecnica include anche un sostegno alle amministrazioni ai fini dello sviluppo di una capacità istituzionale adeguata.

II. **Strumento di capitale**

1. *Disposizioni generali*

Lo strumento di capitale intende contribuire a superare le carenze dei mercati europei dei capitali fornendo investimenti azionari e quasi-azionari.

L'importo massimo del contributo dell'Unione è limitato come segue:

— 33 % dell'entità fissata come obiettivo per il fondo azionario oppure

— co-investimento in un progetto da parte dell'Unione non supera il 30 % del capitale complessivo di una società.

I promotori dei progetti possono inoltre cercare di ottenere un finanziamento ricorrendo allo strumento di debito.

2. *Parametri finanziari e leva*

I parametri di investimento sono fissati in modo da consentire il conseguimento di obiettivi strategici specifici, tra cui l'individuazione di determinate categorie di progetti infrastrutturali, pur mantenendo l'approccio orientato al mercato dello strumento.

L'effetto leva della dello strumento di capitale – definito come il finanziamento totale (ossia il contributo dell'Unione più il contributo da altri investitori) diviso per il contributo dell'Unione – dovrebbe situarsi tra 5 e 10, a seconda delle specificità del mercato.

3. *Combinazione con altre fonti di finanziamento*

Il finanziamento attraverso strumenti di capitale può essere combinato con altri contributi di bilancio riservati elencati di seguito, fatto salvo quanto disposto dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e il pertinente fondamento giuridico:

a) altre parti dell'MCE,

b) altri strumenti, programmi e linee di bilancio nel bilancio dell'Unione, e

c) Stati membri, autorità regionali e locali comprese, che intendono contribuire con risorse proprie o risorse disponibili dei fondi previsti dalle politiche di coesione senza modificare la natura dello strumento.

4. *Realizzazione*

Entità delegate

Le entità delegate sono scelte in conformità del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

La realizzazione a gestione indiretta può assumere la forma di mandati diretti alle entità delegate. Per gli strumenti disciplinati da mandati diretti (ossia a gestione indiretta) le entità delegate gestiscono il contributo dell'Unione allo strumento di capitale.

Può inoltre essere prevista la costituzione di strumenti di investimento dedicati che consentono il raggruppamento di contributi da più investitori. Il contributo dell'Unione può essere subordinato a quello di altri investitori.

Per realizzare obiettivi strategici specifici, in casi debitamente motivati, il contributo dell'Unione può essere fornito da un'entità delegata a un progetto specifico come investimento congiunto.

Concezione e realizzazione

La concezione è in linea con le disposizioni generali per gli strumenti finanziari fissate nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

I termini e le condizioni dettagliati per la realizzazione dello strumento di capitale, relativi monitoraggio e controllo compresi, sono fissati in un accordo tra la Commissione e la rispettiva entità delegata, tenendo conto delle disposizioni di cui al presente allegato e al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Conto fiduciario

L'entità delegata accende un conto fiduciario in cui è versato il contributo dell'Unione e i profitti derivanti da tale contributo.

5. *Utilizzo del contributo dell'Unione*

Il contributo dell'Unione è utilizzato:

a) per quote di capitale;

b) per coprire oneri e costi associati alla costituzione e gestione dello strumento di capitale, relativa valutazione compresa, determinati in base al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e alla pratica di mercato, e

c) per azioni di sostegno direttamente connesse.

6. *Formazione dei prezzi, condivisione di rischi e profitti*

I profitti da capitale comprendono le componenti di rendimento abituale assegnate agli investitori nelle quote di capitale e dipendono dai risultati degli investimenti sottostanti.

7. *Procedura di domanda e di approvazione*

Le domande sono presentate rispettivamente all'entità delegata oppure a uno strumento di investimento dedicato, conformemente alle procedure standard di domanda che sono loro proprie. Le entità delegate e gli strumenti di investimento dedicati approvano i progetti secondo le rispettive procedure interne.

8. *Durata dello strumento di capitale*

L'ultima tranche del contributo dell'Unione allo strumento di capitale è impegnata dalla Commissione entro il 31 dicembre 2020. L'effettiva approvazione degli investimenti in capitale da parte delle entità delegate o degli strumenti di investimento dedicati si conclude entro il 31 dicembre 2022.

9. *Scadenza*

Il contributo dell'Unione attribuito allo strumento di capitale è riversato sul conto fiduciario pertinente nel momento in cui gli investimenti sono ultimati o altrimenti giunti a scadenza. Il conto fiduciario mantiene un finanziamento sufficiente a coprire gli oneri o i rischi connessi allo strumento di capitale fino alla scadenza.

10. *Relazioni*

La Commissione stabilisce di concerto con l'entità delegata e in linea con il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, le modalità della relazione sull'attuazione dello strumento di capitale.

Inoltre la Commissione, con il sostegno delle entità delegate, riferisce annualmente e fino al 2023 sull'attuazione al Parlamento europeo e al Consiglio ai sensi dell'articolo 140, paragrafo 8, del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

11. *Monitoraggio, controllo e valutazione*

La Commissione controlla l'attuazione dello strumento di capitale, anche mediante eventuali controlli in loco, ed effettua le verifiche e i controlli a norma del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

12. *Azioni di sostegno*

L'attuazione dello strumento di capitale può essere sostenuta da una serie di misure di accompagnamento. Queste possono comprendere, tra l'altro, assistenza tecnica e finanziaria, azioni di sensibilizzazione dei fornitori di capitale e iniziative intese ad attrarre investitori privati.

PARTE IV

PERCENTUALI INDICATIVE PER OBIETTIVI SPECIFICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Le risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), ad eccezione di quelle assegnate ad azioni di sostegno al programma, sono ripartite tra gli obiettivi specifici nel settore dei trasporti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, come segue:

a) eliminare le strozzature, accrescere l'interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare le tratte transfrontaliere - 80 %;

b) garantire nel lungo periodo sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti, al fine di prepararsi ai futuri flussi di trasporto previsti e di consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto mediante la transizione verso tecnologie di trasporto innovative a basse emissioni di carbonio ed efficienti sul piano energetico, ottimizzando nel contempo la sicurezza - 5 %;

c) ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto, assicurando nel contempo l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto e tener conto del massimale per le componenti di bordo di sistema SESAR, RIS, VTMIS e ITS per il settore stradale di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b), punto vi) - 15 %.

L'importo di 11 305 500 000 EUR trasferito dal Fondo di coesione è speso interamente per progetti riguardanti la realizzazione della rete centrale o per i progetti e le priorità orizzontali individuati nella parte I del presente allegato.

PARTE V

ELENCO DEGLI ORIENTAMENTI GENERALI DI CUI TENER CONTO AL MOMENTO DELLA FISSAZIONE DEI CRITERI DI AGGIUDICAZIONE

Al momento della fissazione dei criteri di aggiudicazione in conformità dell'articolo 17, paragrafo 5, si tiene conto almeno dei seguenti orientamenti generali:

a) la maturità dell'azione a livello di sviluppo del progetto;

b) la solidità del piano di attuazione proposto;

c) l'effetto di stimolo del sostegno dell'Unione sugli investimenti pubblici e privati, se del caso;

d) la necessità di superare ostacoli finanziari, quali l'assenza di finanziamenti da parte del mercato;

e) se del caso, l'impatto economico, sociale, climatico e ambientale e l'accessibilità;

f) la dimensione transfrontaliera, se del caso.

ALLEGATO II

"*ALLEGATO*

ELENCO DEI PRIMI CORRIDOI MERCI

	Stati membri	Principali tracciati [1]	Istituzione dei corridoi merci
"Reno- Alpi"	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Anversa/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basilea]-Milano- Genova	Entro il 10 novembre 2013
"Mare del Nord – Mediterraneo"	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edimburgo (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-Londra (+)/Dunkerque (+)/Lilla (+)/Liegi (+)/Parigi (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Anversa-Lussemburgo-Metz-Digione-Lione/[Basilea]-Marsiglia (+)	Entro il 10 novembre 2013
"Scandinavia – Mediterraneo"	SE, DK, DE, AT, IT	Stoccolma/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-Copenaghen-Amburgo-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/ Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Entro il 10 novembre 2015
"Atlantico"	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisbona/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Parigi/Le Havre/Metz – Strasburgo (+)/Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Entro il 10 novembre 2013
"Baltico – Adriatico"	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia -Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/ Vienna/Klagenfurt-Udine- Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna/ Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria/Trieste	Entro il 10 novembre 2015
"Mediterraneo"	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Saragozza /Barcellona-Marsiglia-Lione-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Capodistria- Lubiana-Budapest Lubiana (+)/Fiume (+)-Zagabria (+)-Budapest-Zahony (frontiera ungherese-ucraina)	Entro il 10 novembre 2013
"Oriente/Med. orientale"	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bucarest-Costanza Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Amburgo (*)-Praga-Vienna/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (frontiera bulgaro-turca)/ Promachonas-Salonicco-Atene-Patrasso (*)	Entro il 10 novembre 2013
"Mare del Nord – Baltico" (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Amburgo (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/Anversa-Aquisgrana/Berlino-Varsavia-Terespol (frontiera polacco-bielorussa)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Entro il 10 novembre 2015

	Stati membri	Principali tracciati ([1])	Istituzione dei corridoi merci
"Reno-Danubio" ([‡])	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasburgo-Mannheim-Francoforte-Norimberga-Wels Strasburgo-Stoccarda-Monaco-Salisburgo-Wels-Vienna-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucarest-Costanza Čierna e Tisou (frontiera slovacco-ucraina)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praga-Monaco/Norimberga	Entro il 10 novembre 2020

([1]) "/" indica tracciati alternativi. In linea con gli orientamenti TEN-T, i corridoi Atlantico e Mediterraneo dovrebbero essere completati in futuro dall'asse ferroviario merci Sines/Algeciras-Madrid-Parigi che attraversa i Pirenei centrali mediante un tunnel a bassa quota.

([+]) I tracciati contrassegnati da [+] sono inclusi nei rispettivi corridoi al più tardi tre anni dopo la data di istituzione indicata nella presente tabella. Le strutture esistenti di cui all'articolo 8 e all'articolo 13, paragrafo 1, sono adeguate con la partecipazione di altri Stati membri e gestori di infrastrutture nei rispettivi corridoi. Tali inclusioni sono basate su studi di mercato e prendono in considerazione l'aspetto del trasporto di passeggeri e merci esistente in linea con l'articolo 14, paragrafo 3.

(*) I tracciati contrassegnati da [*] sono inclusi nei rispettivi corridoi al più tardi cinque anni dopo la data di istituzione indicata nella presente tabella. Le strutture esistenti di cui all'articolo 8 e all'articolo 13, paragrafo 1, sono adeguate con la partecipazione di altri Stati membri e gestori di infrastrutture nei rispettivi corridoi. Tali inclusioni sono basate su studi di mercato e prendono in considerazione l'aspetto del trasporto di passeggeri e merci esistente in linea con l'articolo 14, paragrafo 3.

([) Fino alla realizzazione della linea ferroviaria baltica con scartamento nominale di 1 435 mm, nell'istituzione e funzionamento di tale corridoio si tiene conto delle specificità dei diversi sistemi di scartamento.

([‡]) La creazione di tale corridoio è basata su studi di mercato e prende in considerazione l'aspetto del trasporto di passeggeri e merci esistente in linea con l'articolo 14, paragrafo 3. La sezione "Čierna e Tisou (frontiera slovacco-ucraina)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praga" è istituita entro il 10 novembre 2013."

EUR-Lex (http://new.eur-lex.europa.eu) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: http://europa.eu



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT