DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2019/1118 DELLA COMMISSIONE

del 27 giugno 2019

relativa al progetto transfrontaliero Senna – Schelda sui corridoi Mare del Nord – Mediterraneo e Atlantico della rete centrale

[notificata con il numero C(2019) 4561]

(I testi in lingua francese e neerlandese sono i soli facenti fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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]), in particolare l'articolo 47, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) La decarbonizzazione dei trasporti, in particolare mediante la creazione delle condizioni per un ambizioso trasferimento modale del traffico merci di lungo raggio verso modi di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico, rappresenta uno degli obiettivi politici chiave dell'Unione europea. L'accordo di Parigi ha confermato e rafforzato le ambizioni dell'UE in materia di lotta contro i cambiamenti climatici.

(2) In tale contesto, la promozione del trasporto per vie navigabili interne per la movimentazione delle merci è una chiara priorità della politica dei trasporti dell'UE e una priorità di lunga data della politica in materia di TEN-T (rete transeuropea dei trasporti).

(3) Grazie al completamento della rete Senna – Schelda, il bacino della Senna sarà direttamente collegato, mediante una via navigabile interna continua a grande portata, con il bacino della Schelda nel nord della Francia, del Belgio e dei Paesi Bassi ed inoltre con altri importanti bacini navigabili europei, come il Reno e la Mosa. Si creerà in tal modo una rete continua, efficiente e coerente di vie navigabili interne ad alta capacità che collegherà i numerosi porti marittimi e interni di questa vasta regione transfrontaliera europea.

(4) Collegando la Francia, il Belgio, i Paesi Bassi, oltre alla Germania, la rete Senna – Schelda presenta una chiara dimensione transfrontaliera.

(5) Il progetto Senna – Schelda è stato preidentificato sul corridoio Mare del Nord – Mediterraneo della rete centrale e la sezione Le Havre – Parigi è stata individuata in via preliminare sul corridoio Atlantico della rete centrale. La dichiarazione sull'attuazione del corridoio Mare del Nord – Mediterraneo della rete centrale TEN-T (la dichiarazione di Tallinn), del 17 ottobre 2013, firmata dai ministri dei Trasporti belga, francese e neerlandese e dal commissario responsabile per i Trasporti, ha ribadito ulteriormente l'impegno delle parti interessate a darvi attuazione. Il piano di lavoro per il corridoio Mare del Nord – Mediterraneo della rete centrale pone inoltre in evidenza la necessità di garantire il completamento del progetto Senna – Schelda quale base per la creazione di un corridoio di trasporto multimodale pienamente funzionante.

(6) Il progetto si prefigge principalmente di garantire che gli itinerari principali Senna – Schelda siano adeguati almeno alla classe Va della classificazione CEMT e di assicurare buone condizioni di navigazione.

(7) Tutte le componenti del progetto Senna – Schelda sono essenziali per il suo completamento. Tra queste, il canale Senna – Nord Europa costituisce il principale collegamento mancante, senza il quale la rete Senna – Schelda non può essere realizzata.

(8) Il progetto Senna – Schelda è un progetto transfrontaliero complesso, che interessa il Belgio (le regioni Fiandre e Vallonia) e la Francia, e che prevede lavori finalizzati sia alla creazione di nuove infrastrutture sia al miglioramento delle infrastrutture esistenti esercitando un impatto minimo sulla navigazione. Un adeguato coordinamento costituisce quindi una sfida importante. Al fine di sostenere l'attuazione coordinata e tempestiva del progetto è necessario adottare disposizioni che definiscano le azioni necessarie e il relativo calendario di attuazione. Ciò contribuirebbe a realizzare gli obiettivi transfrontalieri del piano di lavoro per il corridoio Mare del Nord – Mediterraneo della rete centrale come pure a completare il progetto Senna – Schelda al più presto possibile e, in ogni caso, entro il 2030.

(9) Anche la chiara individuazione delle azioni necessarie per completare il progetto Senna – Schelda e la definizione del relativo calendario di attuazione sono importanti per pianificare e ottimizzare appieno la disponibilità dei finanziamenti europei, nazionali e regionali nonché dei finanziamenti privati. Il cofinanziamento dell'UE produce un effetto leva sul processo decisionale, a livello nazionale e regionale, per l'attuazione delle azioni.

([1]) GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.

(10) Il Belgio (le regioni Fiandre e Vallonia) e la Francia hanno già svolto attività importanti (studi e opere infrastrutturali) che contribuiscono alla realizzazione del progetto Senna – Schelda, la maggior parte delle quali è stata cofinanziata dall'Unione europea nell'ambito di vari programmi. Le attività sono attualmente condotte nel quadro di una convenzione di sovvenzione del meccanismo per collegare l'Europa (2014-EU-TM-0373-M, «Seine-Escaut 2020»), con finanziamenti dell'Unione fino ad un massimo del 50 % dei costi ammissibili.

(11) La dimensione transfrontaliera del progetto richiede l'istituzione di apposite strutture di governance. Il Belgio (le regioni Fiandre e Vallonia) e la Francia collaborano strettamente da anni, segnatamente nel quadro della commissione intergovernativa istituita nel settembre 2009 deputata a preparare il completamento del progetto Senna – Schelda. Detta commissione intergovernativa si avvale del supporto operativo fornito dal gruppo europeo d'interesse economico Senna – Schelda (GEIE Senna – Schelda), che riunisce Voies Navigables de France (VNF), la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), il Servizio pubblico della Vallonia (SPW) e De Vlaamse Waterweg NV. La Société du Canal Seine-Nord Europe, incaricata della costruzione del canale Senna-Nord, è stata istituita nel maggio 2017. Tali entità specifiche costituiscono una struttura di gestione integrata che sorveglia e coordina il completamento del progetto Senna – Schelda. Il coordinatore europeo per il corridoio Mare del Nord – Mediterraneo della rete centrale e un rappresentante della Commissione dovrebbero partecipare regolarmente, in qualità di osservatori, alle riunioni della commissione intergovernativa e del GEIE Senna – Schelda. Il coordinatore europeo e un rappresentante della Commissione dovrebbero inoltre partecipare, in qualità di osservatori, alle riunioni del consiglio di sorveglianza (conseil de surveillance) dell'SCSNE. La Francia può prevedere ulteriori modalità adeguate a garantire la piena partecipazione della Commissione ai lavori di tale consiglio di sorveglianza.

(12) Al fine di monitorare i progressi dell'attuazione, è opportuno che gli Stati membri presentino alla Commissione relazioni periodiche su tale questione, per quanto riguarda le sezioni situate nei rispettivi territori, e comunichino gli eventuali ritardi verificatisi.

(13) Il calendario di attuazione stabilito dalla presente decisione non dovrebbe pregiudicare il rispetto dei requisiti definiti nel diritto internazionale e dell'Unione, ivi comprese le disposizioni volte a proteggere l'ambiente e la salute umana. Il calendario dovrebbe consentire di pianificare e ottimizzare appieno i finanziamenti disponibili, senza pregiudicare l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione. Non dovrebbe in alcun caso compromettere gli elevati standard dell'Unione in materia di protezione dell'ambiente e di partecipazione pubblica.

(14) Fatto salvo l'articolo 47, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento (UE) n. 1315/2013, è opportuno prevedere una clausola di riesame nella presente decisione.

(15) Le misure di cui alla presente decisione sono state approvate dal Belgio e dalla Francia.

(16) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 52 del regolamento (UE) n. 1315/2013,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Oggetto

La presente decisione definisce le azioni e il calendario di attuazione per il progetto transfrontaliero Senna – Schelda e le relative disposizioni di governance.

Articolo 2

Azioni e calendario

Il Belgio e la Francia garantiscono l'attuazione tempestiva delle azioni di seguito indicate:

a) Seine-Amont, da Nogent-sur-Seine a Parigi: miglioramento delle condizioni di navigazione, entro dicembre 2030;

— miglioramento delle condizioni di navigazione, compresi la ricostruzione degli sbarramenti (Beaulieu, Livon, Vives-Eaux), entro dicembre 2027, e il ripristino delle chiuse secondarie (Coudray, Vives-Eaux, La Cave, Champagne), entro dicembre 2023;

— realizzazione del comando a distanza delle chiuse e degli sbarramenti, entro dicembre 2024;

— miglioramento delle strutture per la navigazione e dei servizi agli utenti, entro dicembre 2027;

b) Seine-Aval, da Suresnes a Le Havre: ammodernamento e miglioramento delle condizioni di navigazione, entro dicembre 2027;

— prolungamento e ripristino delle chiuse (ad esempio quelle di Méricourt e Bougival), entro dicembre 2026;

— ammodernamento degli sbarramenti (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrésy), entro dicembre 2027, compreso il rinforzo dell'argine di Croissy-sur-Seine, entro dicembre 2022;

— realizzazione del comando a distanza delle chiuse e degli sbarramenti, entro dicembre 2024;

— miglioramento delle strutture per la navigazione e dei servizi agli utenti, entro dicembre 2027;

— costruzione della passerella di Poses-Amfreville, entro dicembre 2022, e costruzione di passaggi per pesci, entro dicembre 2030;

c) Oise, da Conflans-Sainte-Honorine a Compiègne: adeguamento alla classe Vb della classificazione CEMT e miglioramento delle condizioni di navigazione, entro dicembre 2028;

— adeguamento del fiume Oise alla classe Vb della classificazione CEMT (MAGEO: risanamento delle sponde e piloni del ponte tra Creil e Compiègne, drenaggio, realizzazione del pontile d'approdo a Venette), entro giugno 2027;

— ricostruzione del ponte di Mours, entro dicembre 2025;

— realizzazione del comando a distanza delle chiuse e degli sbarramenti, entro dicembre 2028;

d) canale Senna-Nord Europa, da Compiègne ad Aubencheul-au-Bac: costruzione e messa in servizio, con classe Vb della classificazione CEMT, per consentire tre ordini di container, entro dicembre 2028;

1) settore 1 da Compiègne a Passel, compresa la costruzione della chiusa di Montmacq:

— pianificazione spaziale/territoriale, entro settembre 2020;

— autorizzazione ambientale unica, entro settembre 2020;

— avvio dei lavori principali, entro ottobre 2020;

— conclusione dei lavori, entro dicembre 2026;

— messa in servizio, entro giugno 2027;

2) settore 2 da Passel ad Allaines (49 km) che attraversa 33 comuni, settore 3 da Allaines a Etricourt-Manancourt (11 km) che attraversa 3 comuni e settore 4 da Etricourt-Manancourt a Aubencheul-au-Bac (30 km) che attraversa 11 comuni, compresa la costruzione delle chiuse di Noyon, Campagne, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger e Moislains (la chiusa di collegamento con il Canale del Nord), del bacino di espansione di Louette e del ponte canale di 1,33 km che attraversa la valle della Somme:

— pianificazione spaziale/territoriale, entro dicembre 2022;

— autorizzazione ambientale unica, entro ottobre 2022;

— avvio dei lavori principali, entro dicembre 2023;

— conclusione dei lavori, entro giugno 2028;

— messa in servizio, entro dicembre 2028;

e) asse Dunkerque – Schelda, compresi il canale di Dunkerque da Valenciennes alla Schelda e alla dorsale vallona e il fiume Deûle in direzione di Gand: adeguamento alla classe Va (bidirezionale) e alla classe Vb (unidirezionale) della classificazione CEMT e miglioramento delle condizioni di navigazione, entro dicembre 2027;

1) per tutte le sezioni:

— studi volti ad aumentare la capacità delle chiuse (mediante raddoppio e/o allungamento), entro dicembre 2023;

— realizzazione del comando a distanza delle chiuse, entro dicembre 2025;

— messa in sicurezza delle condizioni di navigazione per le navi di classe V della classificazione CEMT, entro dicembre 2027;

2) sezione da Arleux ad Anzin: ammodernamento e ripristino della chiusa di Denain, entro dicembre 2022;

3) sezione da Arleux ad Halluin:

— adeguamento del fiume Deûle alla classe Va (bidirezionale) e alla classe Vb (unidirezionale) della classificazione CEMT, entro dicembre 2022;

— ammodernamento e ripristino delle chiuse (comprese quelle di Don e di Grand-Carré), entro dicembre 2020, e allungamento della chiusa di Quesnoy-sur-Deûle, entro dicembre 2026;

4) sezione da Bauvin a Dunkerque:

— difese delle sponde del canale di Aire Neufossé (fasi 1 e 2), entro dicembre 2026, nonché difese delle sponde e ripristino della linea di galleggiamento dei canali di Fontinettes, entro dicembre 2023;

— ammodernamento e ripristino della chiusa di Fontinettes, entro dicembre 2019;

f) canale Condé-Pommerœul: riapertura con classe Va della classificazione CEMT, entro dicembre 2022;

g) dorsale vallona, da Pommerœul a Namur: adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT, entro dicembre 2028;

1) da Pommerœul a Seneffe: adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT, compreso l'adeguamento del canale di Nimy-Blaton-Péronnes e il raddoppio della chiusa di Obourg, con il completamento degli studi entro dicembre 2022 e la conclusione dei lavori entro dicembre 2027;

2) da Seneffe a Charleroi: adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT e raddoppio delle chiuse (Marchienne, Gosselies e Viesville), con lavori preparatori entro dicembre 2022 e conclusione entro dicembre 2027;

3) da Charleroi a Namur:

— adeguamento della chiusa di Auvelais, entro dicembre 2022;

— miglioramento delle possibilità di attraversamento, con studi da completare entro dicembre 2022 e lavori da ultimare entro il 2028;

h) Schelda superiore:

1) nella regione Vallonia (Belgio):

— adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT, compreso l'adeguamento alla classe Va unidirezionale dell'attraversamento di Tournai e la messa a punto del «Pont des Trous» e del «Pont-à-Pont», entro dicembre 2022;

— aumento della capacità e messa in sicurezza delle chiuse, mediante l'adeguamento delle chiuse di Hérinnes e Kain, con completamento degli studi entro dicembre 2023 e conclusione dei lavori entro dicembre 2030;

2) nella regione Fiandre (Belgio): completamento degli studi per un adeguamento delle chiuse alla classe Vb della classificazione CEMT, entro dicembre 2022, ed elaborazione di un piano di attuazione tecnica e finanziaria, entro dicembre 2023;

i) Lys: adeguamento alla classe Vb (unidirezionale) e Va (bidirezionale) della classificazione CEMT, per consentire tre ordini di container, entro dicembre 2027, comprendente:

1) nella regione Fiandre (Belgio), tra Gand e Wervik;

— tutte le chiuse adeguate alla classe Vb della classificazione CEMT, comprese le chiuse di St-Baafs-Vijve e di Harelbeke, entro dicembre 2021;

— taratura della classe Vb della classificazione CEMT, compreso l'innalzamento dei ponti per consentire tre ordini di container, entro dicembre 2022 sul canale di diversione della Lys ed entro dicembre 2027 sulle sezioni rimanenti;

2) nella regione Vallonia (Belgio), nel comune di Comines: adeguamento alla classe Vb della classificazione CEMT, compreso l'attraversamento di Comines, entro dicembre 2027, e messa in sicurezza della navigazione, in particolare con la sostituzione dello sbarramento di Comines, entro dicembre 2030;

3) in Francia, tra Deûlémont e Comines: adeguamento alla classe Vb della classificazione CEMT, entro dicembre 2024;

j) rete di collegamento nelle Fiandre:

1) studi per l'ammodernamento delle sezioni fiamminghe delle vie navigabili interne che conducono direttamente al collegamento principale Senna – Schelda, entro dicembre 2022;

— adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT, per consentire tre ordini di container, dei collegamenti ai porti marittimi di Zeebrugge (canale Gand – Bruges) e Anversa (Schelda marittima superiore);

— adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT dei canali Roeselare-Lys e Bossuit-Kortrijk;

2) elaborazione di un piano di attuazione tecnica e finanziaria, comprendente una valutazione dettagliata delle priorità, per i necessari ammodernamenti delle summenzionate sezioni, entro dicembre 2023;

k) Seneffe – Anversa, nelle sezioni fiamminga e vallona: conduzione di studi, in particolare per l'adeguamento a tutti gli effetti alla classe IV della classificazione CEMT, entro dicembre 2022, ed elaborazione di un piano di attuazione tecnica e finanziaria dei necessari ammodernamenti, entro dicembre 2023;

l) azioni generali:

1) elaborazione, entro dicembre 2022, di un quadro strategico coordinato tra le varie parti per promuovere la piena realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi lungo l'intera rete Senna – Schelda, in linea con i quadri strategici nazionali presentati dal Belgio e dalla Francia nel contesto della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]), in vista di una graduale attuazione entro dicembre 2030;

2) attuazione di servizi transfrontalieri integrati ed efficienti di gestione del traffico e dei trasporti lungo l'intera rete Senna – Schelda, compresa la piena attuazione dei RIS conformemente alla direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]), entro dicembre 2028;

3) sviluppo di piattaforme logistiche multimodali sulla rete Senna – Schelda, entro dicembre 2028.

Articolo 3

Governance

1. Il coordinatore europeo per il corridoio Mare del Nord – Mediterraneo della rete centrale e un rappresentante della Commissione europea sono invitati a partecipare, in qualità di osservatori, alle riunioni del consiglio di sorveglianza (conseil de surveillance) della Société du canal Seine-Nord Europe.

2. I progressi delle azioni di cui all'articolo 2 sono regolarmente discussi in seno alla commissione intergovernativa deputata a preparare il completamento del progetto Senna – Schelda e nell'ambito del GEIE Senna – Schelda. Il coordinatore europeo per il corridoio Mare del Nord – Mediterraneo della rete centrale e un rappresentante della Commissione sono invitati a partecipare, in qualità di osservatori, alle riunioni della commissione intergovernativa almeno due volte l'anno e alle riunioni del GEIE Senna– Schelda almeno tre volte l'anno.

Articolo 4

Rendicontazione

Il Belgio e la Francia riferiscono almeno una volta all'anno alla Commissione e al coordinatore europeo per il corridoio Mare del Nord – Mediterraneo della rete centrale in merito ai progressi nell'attuazione delle azioni di cui all'articolo 2 e ne notificano ogni ritardo incontrato specificandone le cause e indicando le misure correttive adottate. A tal fine, gli Stati membri possono avvalersi, se del caso, del contenuto delle relazioni annuali di avanzamento da presentare nell'ambito delle convenzioni di sovvenzione del meccanismo per collegare l'Europa.

Articolo 5

Riesame

Entro e non oltre il 31 dicembre 2023 la Commissione, su richiesta del Belgio e della Francia o di propria iniziativa, effettua un riesame delle azioni e del calendario di cui all'articolo 2, con l'assistenza del coordinatore europeo per il corridoio Mare del Nord - Mediterraneo della rete centrale.

([2]) Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

([3]) Direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152).

Articolo 6

Il Regno del Belgio e la Repubblica francese sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 27 giugno 2019

Per la Commissione
Violeta BULC
Membro della Commissione