2024/1888

12.7.2024

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2024/1888 DELLA COMMISSIONE

del 10 luglio 2024

relativa al progetto transfrontaliero Senna-Schelda sui corridoi Mare del Nord-Mediterraneo e Atlantico della rete centrale e che abroga la decisione di esecuzione (UE) 2019/1118 della Commissione

[notificata con il numero C(2024) 4754]

(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 rappresenta uno degli obiettivi politici chiave dell'Unione. La comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo" ([2]) dell'11 dicembre 2019 ha confermato e rafforzato le ambizioni dell'Unione in materia di lotta ai cambiamenti climatici. In tale contesto, la promozione del trasporto per vie navigabili interne di merci e passeggeri, come indicato nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ([3]), costituisce un'importante politica dei trasporti dell'Unione ed è da tempo una priorità per l'attuazione della rete TEN-T.

(2) 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, in Belgio e nei 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.

(3) Collegando la Francia, il Belgio, i Paesi Bassi, e anche la Germania, la rete Senna-Schelda presenta una chiara dimensione transfrontaliera.

(4) La rete Senna-Schelda e i relativi bacini dei fiumi Senna, Schelda e Mosa sono collegamenti transfrontalieri individuati in via preliminare sul corridoio Mare del Nord-Mediterraneo della rete centrale e la sezione Le Havre-Parigi si trova sul corridoio Atlantico della rete centrale ai sensi del regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]). La dichiarazione sull'attuazione del corridoio Mare del Nord-Mediterraneo della rete centrale TEN-T (dichiarazione di Tallinn), del 17 ottobre 2013, firmata dai ministri dei Trasporti del Belgio, della Francia e dei Paesi Bassi e dal Commissario responsabile per i Trasporti, ha ribadito ulteriormente l'impegno delle parti interessate a darvi attuazione. I piani di lavoro per il corridoio Mare del Nord-Mediterraneo della rete centrale pongono 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.

(5) Il progetto si prefigge in primo luogo di garantire che gli itinerari principali Senna-Schelda siano adeguati almeno alla classe Va della classificazione CEMT e di assicurare buone condizioni di navigazione.

([1]) GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj.
([2]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Il Green Deal europeo», COM(2019) 640 final.
([3]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro», COM(2020) 789 final.
([4]) Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

(6) 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.

(7) 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 con 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 aiuterebbe a realizzare gli obiettivi transfrontalieri e di trasferimento modale dei piani 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.

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

(9) 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 di tali attività è stata cofinanziata dall'Unione nell'ambito di vari programmi di finanziamento. Le attività sono attualmente condotte nel quadro di tutte le relative convenzioni di sovvenzione del meccanismo per collegare l'Europa firmate dal 2014.

(10) Dall'adozione della decisione di esecuzione (UE) 2019/1118 della Commissione ([5]), il progetto Senna-Schelda è chiaramente entrato in una nuova fase importante e molto visibile, in quanto sono stati conclusi gli studi principali. Sono in corso lavori in numerosi siti, tra cui il settore 1 del canale Senna-Nord Europa, la ricostruzione degli sbarramenti e l'ammodernamento delle chiuse sulla Senna superiore e inferiore e sulla sezione transfrontaliera del Lys.

(11) Tra i principali risultati conseguiti finora figurano, tra l'altro, i) l'adeguamento della Schelda superiore in Vallonia alla classe Va della classificazione CEMT dal gennaio 2020, compreso l'adeguamento dell'attraversamento di Tournai alla classe Va unidirezionale della classificazione CEMT; ii) l'entrata in servizio di nuove chiuse della classe Vb della classificazione CEMT a St-Baafs-Vijve e Harelbeke a partire dall'agosto 2020, con conseguente miglioramento del Lys, parte della tratta Senna-Schelda nelle Fiandre; iii) la riapertura del canale transfrontaliero Condé-Pommerœul con classe Va della classificazione CEMT nel novembre 2023.

(12) Conformemente all'articolo 5 della decisione di esecuzione (UE) 2019/1118, è stato effettuato un riesame per aggiornare il calendario delle restanti azioni.

(13) 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 Service Public de Wallonie (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.

([5]) 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, (GU L 176, 1.7.2019, pag. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2019/1118/oj).

(14) 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. Il 27 gennaio 2022 la commissione intergovernativa ha presentato una relazione sui progressi compiuti nell'attuazione. Anche questo riesame ha per oggetto i progressi compiuti, unitamente alle proposte necessarie per adeguare ed elaborare ulteriormente il calendario generale. I notevoli effetti sulle condizioni di attuazione del progetto della pandemia di COVID-19 nel 2020-2022 hanno portato principalmente all'adeguamento del calendario di cui all'articolo 2.

(15) 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 al massimo i finanziamenti disponibili, senza pregiudicare l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione.

(16) Gli Stati membri interessati dovrebbero rispettare la legislazione ambientale dell'Unione, in particolare le disposizioni della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([6]) concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([7]) concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, della direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([8]) concernente la conservazione degli uccelli selvatici, della direttiva 92/43/CEE del Consiglio ([9]) relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche e della direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([10]) che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

(17) 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.

(18) Poiché le azioni necessarie per il completamento del progetto transfrontaliero Senna-Schelda sono ora stabilite nella presente decisione, è opportuno abrogare la decisione di esecuzione (UE) 2019/1118.

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

(20) 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.

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/92/oj).

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2001/42/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/147/oj).

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1992/43/oj).

([10]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj).

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, comprendente la ricostruzione degli sbarramenti (Beaulieu, Livon, Vives-Eaux), entro dicembre 2028, il ripristino delle chiuse (come Evry e Vigneux) e il prolungamento e l'approfondimento della chiusa di Ablon entro dicembre 2029;

— realizzazione del comando a distanza delle chiuse e degli sbarramenti, entro dicembre 2027;

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

— completamento degli studi preparatori entro dicembre 2025, lavori preparatori per l'adeguamento della sezione tra Bray-sur-Seine e Nogent-sur-Seine (28 km, compresa la costruzione di un nuovo canale di 10 km) alla classe Va della classificazione CEMT entro dicembre 2028, e avvio dei lavori principali entro dicembre 2030;

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

— ripristino delle chiuse (ad esempio quelle di Méricourt Bougival, Suresnes, Andrésy, Notre-Dame-de-la-Garenne, Amfreville) e prolungamento di una delle chiuse di Méricourt, entro dicembre 2026;

— ammodernamento degli sbarramenti (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrésy, Denouval), entro dicembre 2027, compreso il rinforzo dell'argine di Croissy-sur-Seine entro dicembre 2025;

— realizzazione del comando a distanza delle chiuse e degli sbarramenti, entro dicembre 2027;

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

— costruzione della passerella di Poses-Amfreville, entro dicembre 2026;

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 tra Creil e Compiègne (MAGEO: drenaggio, rimodellamento delle sponde e protezione dei piloni del ponte, realizzazione del sito di compensazione idraulica di Verneuil e delle relative caratteristiche ambientali) entro dicembre 2028;

— ricostruzione del ponte di Mours, entro dicembre 2028;

— realizzazione del comando a distanza delle chiuse e degli sbarramenti, entro dicembre 2027;

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 2030

1) settore 1 da Compiègne a Passel (18,6 km), compresa la costruzione della chiusa di Montmacq:

— conclusione dei lavori entro dicembre 2029;

— messa in servizio della sezione della via navigabile entro giugno 2030;

2) settore 2 da Passel ad Allaines (46 km) che attraversa 33 comuni, settore 3 da Allaines a Etricourt-Manancourt (15 km) che attraversa 3 comuni e settore 4 da Etricourt-Manancourt a Aubencheul-au-Bac (28 km) che attraversa 11 comuni, compresa la costruzione delle chiuse di Noyon, Catigny, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger e della chiusa di collegamento con il Canale del Nord a sud della chiusa di Allaines, del bacino di espansione di Louette e del ponte canale di 1,33 km che attraversa la valle della Somme:

— autorizzazione ambientale unica entro agosto 2024;

— avvio dei lavori principali entro settembre 2025;

— conclusione dei lavori entro giugno 2030;

— messa in servizio della sezione della via navigabile entro dicembre 2030;

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: con l'obiettivo di calibrare gradualmente il canale per adeguarlo alla classe Va (bidirezionale) e alla classe Vb (unidirezionale) della classificazione CEMT e migliorare le condizioni di navigazione, entro dicembre 2027

1) per tutte le sezioni:

— una prima fase di studi preliminari per aumentare la capacità delle chiuse (mediante raddoppio e/o prolungamento), entro giugno 2025;

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

— realizzazione, entro settembre 2027, di studi che individuino misure di adeguamento dell'altezza delle strutture ingegneristiche sull'asse Dunkerque-Escaut per il passaggio di navi che trasportano tre ordini di container;

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

2) sezione da Arleux a Deulemont:

— adeguamento del fiume Deûle alla classe Va (bidirezionale) e alla classe Vb (unidirezionale) della classificazione CEMT, entro giugno 2024;

— prolungamento della chiusa di Quesnoy-sur-Deûle, entro dicembre 2026;

3) 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 2027;

— studi di riabilitazione della testata a valle e del terreno solido della chiusa di Fontinettes, entro dicembre 2030;

f) dorsale vallona, da Pommerœul a Namur: adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT, entro dicembre 2030

— su tutte le sezioni: realizzazione del comando a distanza delle chiuse e degli sbarramenti, entro dicembre 2030

1) sezione da Pommerœul a Seneffe: adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT, con l'adeguamento del canale di Nimy-Blaton-Péronnes e la costruzione della chiusa di Obourg (classe Va della classificazione CEMT) accanto a quella esistente (classe IV della classificazione CEMT), conclusione dei lavori entro dicembre 2030;

2) sezione da Seneffe a Charleroi: adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT e costruzione di nuove chiuse rispettivamente a Marchienne, Gosselies e Viesville (classe Va della classificazione CEMT) accanto a quelle esistenti (classe IV della classificazione CEMT), completamento entro dicembre 2030;

3) sezione da Charleroi a Namur:

— miglioramento delle possibilità di attraversamento e delle condizioni di navigazione, con studi da completare entro dicembre 2024 e lavori da ultimare entro il 2030;

g) Schelda superiore:

1) nella regione Vallonia (Belgio): aumento della capacità mediante raddoppio delle chiuse e messa in sicurezza dei siti delle chiuse, mediante l'adeguamento delle chiuse di Hérinnes e Kain, con completamento degli studi entro dicembre 2026 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 giugno 2024, ed elaborazione di un piano di attuazione tecnica e finanziaria entro giugno 2025;

h) Lys: adeguamento alla classe Vb (unidirezionale) e Va (bidirezionale) della classificazione CEMT, per consentire tre ordini di container, entro dicembre 2030, comprendente:

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

— adeguamento alla classe Vb della classificazione CEMT, compreso l'innalzamento dei ponti per consentire tre ordini di container:

— sulla sezione Deinze-St-Baafs-Vijve entro dicembre 2026;

— sulla sezione St-Baafs-Vijve-Harelbeke entro dicembre 2028;

— sulle sezioni Harelbeke-Menen e Menen-Wervik entro dicembre 2030;

2) nella regione Vallonia (Belgio), nel comune di Comines: messa in sicurezza della navigazione, in particolare con l'ammodernamento dello sbarramento e della chiusa a Comines, entro dicembre 2030;

3) in Francia, tra Deûlémont e Comines: adeguamento alla classe Vb della classificazione CEMT, entro dicembre 2025;

i) 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 2024:

— 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) entro dicembre 2024;

— adeguamento alla classe Va della classificazione CEMT dei canali Roeselare-Lys e Bossuit-Kortrijk entro dicembre 2024;

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 2025;

j) rete di collegamento in Vallonia:

da Péronnes a Pommercœul, sul canale di Nimy-Blaton-Péronnes: conduzione di studi, in particolare per l'ammodernamento a tutti gli effetti alla classe IV della classificazione CEMT, entro dicembre 2030, ed elaborazione di un piano di attuazione tecnica e finanziaria del necessario ammodernamento, entro dicembre 2030;

k) Seneffe-Anversa,

1) 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 2024, ed elaborazione di un piano di attuazione tecnica e finanziaria dei necessari ammodernamenti, entro dicembre 2025;

2) nella sezione vallona:

— ammodernamento e messa in sicurezza dei siti del piano inclinato di Ronquières e della chiusa di Ittre entro dicembre 2030;

— realizzazione del comando a distanza della chiusa di Ittre entro dicembre 2030;

l) azioni generali:

1) elaborazione, entro dicembre 2024, 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 ([11]), 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 ([12]), entro dicembre 2028;

3) sviluppo di piattaforme logistiche multimodali sulla rete Senna-Schelda, entro dicembre 2030.

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

Relazioni

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 comunicano ogni ritardo verificatosi 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 2027 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.

([11]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/94/oj).

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

Articolo 6

Abrogazione

La decisione di esecuzione (UE) 2019/1118 è abrogata.

Articolo 7

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2024

Per la Commissione
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro della Commissione