



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Bruxelles, 23 maggio 2024
(OR. en)

2021/0420(COD)

PE-CONS 56/24

TRANS 121
CODEC 632

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei
trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento
(UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013

REGOLAMENTO (UE) 2024/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del ...

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 172,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

¹ GU C 290 del 29.7.2022, pag. 120.

² GU C 498 del 30.12.2022, pag. 68.

³ Posizione del Parlamento europeo del 24 aprile 2024 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del

considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 dal titolo "Il Green Deal europeo" fissa un obiettivo di neutralità climatica che l'Unione deve raggiungere entro il 2050 nonché un chiaro obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. Tali obiettivi sono fissati come un traguardo nel regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴.
- (2) Le emissioni dei trasporti rappresentano circa il 25 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'Unione e tali emissioni sono aumentate negli ultimi anni. Il Green Deal europeo invoca pertanto una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti per consentire all'Unione di diventare un'economia climaticamente neutra entro il 2050, adoperandosi nel contempo a raggiungere l'obiettivo "inquinamento zero", menzionato nella comunicazione della Commissione del 12 maggio 2021 dal titolo "Un percorso verso un pianeta più sano per tutti Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo".

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

- (3) La comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" ("comunicazione della Commissione sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente") definisce le tappe fondamentali volte a mostrare il percorso di avvicinamento del sistema europeo dei trasporti agli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Secondo la strategia, il traffico merci su rotaia dovrebbe aumentare la propria quota di mercato del 50 % entro il 2030 e raddoppiarla entro il 2050, mentre il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio dovrebbero aumentare la propria quota di mercato del 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050 e il traffico ferroviario ad alta velocità dovrebbe raddoppiare entro il 2030 e triplicare entro il 2050. In aggiunta, almeno 30 milioni di automobili e 80 000 autocarri a emissioni zero dovrebbero essere in circolazione sulle strade dell'Unione entro il 2030 e quasi tutte le automobili, i furgoni, gli autobus e i veicoli pesanti nuovi dovrebbero essere a emissioni zero entro il 2050. Inoltre, entro il 2030 i viaggi collettivi programmati inferiori a 500 km dovrebbero essere neutri in termini di emissioni di carbonio all'interno dell'Unione ed entro il 2030 in Europa dovrebbero esservi almeno 100 città a impatto climatico zero.
- (4) La realizzazione della rete transeuropea dei trasporti crea le condizioni abilitanti in termini di base infrastrutturale che consentono di rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, accessibili in termini di costi e inclusivi, di rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale e di porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione, in particolare garantendo una transizione equa, in linea con gli obiettivi presentati nella raccomandazione del Consiglio, del 16 giugno 2022, relativa alla garanzia di una transizione giusta verso la neutralità climatica⁵.

⁵ GU C 243 del 27.6.2022, pag. 35.

- (5) La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento della rete transeuropea dei trasporti dovrebbero consentire forme di trasporto sostenibili, fornire soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili migliori e una maggiore integrazione intermodale dell'intera catena logistica, contribuendo così al buon funzionamento del mercato interno attraverso la creazione delle arterie necessarie per flussi regolari di trasporto di passeggeri e merci in tutta l'Unione e stabilendo collegamenti di trasporto senza soluzione di continuità con i paesi vicini. La rete dovrebbe inoltre mirare a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale garantendo l'accessibilità e la connettività per tutte le regioni dell'Unione, compresa una migliore connettività delle regioni ultraperiferiche e di altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montane, nonché di zone scarsamente popolate. Lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe altresì consentire una mobilità senza soluzione di continuità, sicura e sostenibile di merci e persone in tutta la loro diversità e dovrebbe contribuire a promuovere la crescita economica e la competitività in una prospettiva globale, stabilendo interconnessioni e interoperabilità tra le reti di trasporto nazionali in modo sostenibile ed efficiente in termini di risorse.
- (6) L'aumento del traffico ha portato ad una maggiore congestione del trasporto internazionale. Al fine di garantire la mobilità internazionale di passeggeri e merci, è opportuno ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti e il relativo uso e, se necessario, ampliarli rimuovendo le strozzature presenti nelle infrastrutture e realizzando i collegamenti infrastrutturali mancanti all'interno degli Stati membri e tra di essi e, se opportuno, con i paesi vicini e tenendo in considerazione i negoziati in corso con paesi candidati e potenziali paesi candidati.

- (7) La rete transeuropea dei trasporti è costituita in larga parte da infrastrutture esistenti. Al fine di conseguire pienamente gli obiettivi della nuova politica in materia di rete transeuropea dei trasporti, occorre stabilire requisiti uniformi per quanto riguarda l'infrastruttura.
- (8) I progetti di interesse comune dovrebbero contribuire allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, la manutenzione e l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti e misure che ne promuovano l'uso efficiente sotto il profilo delle risorse e la resilienza. I progetti di interesse comune dovrebbero dimostrare un valore aggiunto europeo. Tali progetti dovrebbero inoltre essere economicamente sostenibili. I progetti nelle zone scarsamente popolate o i progetti essenziali per il duplice uso dell'infrastruttura, per i quali potrebbe essere difficile dimostrare la redditività economica in quanto i benefici in termini di coesione sociale e territoriale potrebbero avere un valore più elevato, dovrebbero dare almeno un contributo positivo allo sviluppo della rete sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, tenendo conto delle caratteristiche e dei vincoli specifici della zona interessata.
- (9) Nell'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 le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni o con l'infrastruttura a duplice uso per scopi militari, nonché con gli aspetti connessi al turismo, includendo, all'interno di strutture di ingegneria civile quali ponti o gallerie, infrastrutture per piste ciclabili, compresa la rete ciclabile EuroVelo, o con aspetti di sicurezza includendo nuove tecnologie quali sensori nei ponti.

- (10) Al fine di realizzare infrastrutture di trasporto di alta qualità, efficienti e resilienti in tutti i modi di trasporto, lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe tener conto della protezione e della sicurezza dei movimenti di passeggeri e merci, del contributo ai cambiamenti climatici e dell'impatto dei cambiamenti climatici e dei potenziali rischi naturali e disastri provocati dall'uomo sulle infrastrutture e sull'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto, specialmente nelle regioni che sono particolarmente colpite dagli effetti negativi dei cambiamenti climatici.
- (11) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe contribuire a migliorare la qualità dei servizi, le condizioni sociali per i lavoratori dei trasporti e l'accessibilità per tutti gli utenti, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta e altre persone in situazioni di vulnerabilità nonché a impedire e ridurre la povertà dei trasporti. Occorre prestare particolare attenzione alla dimensione di genere per garantire parità di accesso ai servizi e alle infrastrutture.
- (12) Nella pianificazione delle infrastrutture, gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero attribuire la necessaria considerazione alle valutazioni dei rischi e alle misure di adattamento intese a migliorare la resilienza, ad esempio, ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali e ai disastri provocati dall'uomo. Fornendo ulteriori incentivi allo sviluppo di forme di trasporto sostenibili e con l'attuazione di norme di alto livello per le infrastrutture di trasporto verdi, la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti sosterrà il principio "non arrecare un danno significativo" ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla tassonomia⁶.

⁶ Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13).

- (13) Tenuto conto dell'evoluzione delle esigenze dell'Unione in materia di infrastrutture e degli obiettivi di decarbonizzazione, nonché delle conclusioni del Consiglio europeo del luglio del 2020, secondo cui le spese dell'Unione dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi dell'accordo di Parigi, e del principio "non arrecare un danno significativo", i progetti di interesse comune dovrebbero essere valutati al fine di garantire che la politica della rete transeuropea dei trasporti sia coerente con gli obiettivi strategici dell'Unione in materia di trasporti, ambiente e clima. Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti che dovrebbero includere, per i progetti per i quali la procedura di appalto della valutazione dell'impatto ambientale non è stata avviata entro la data di entrata in vigore del presente regolamento, la valutazione del principio "non arrecare un danno significativo" sulla base degli orientamenti e delle migliori prassi più recenti disponibili.

- (14) I progetti infrastrutturali nel quadro del presente regolamento dovrebbero essere resilienti ai potenziali effetti negativi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, anche attraverso misure di adeguamento pertinenti. I progetti per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale dovrebbero essere soggetti a immunizzazione dagli effetti del clima e dovrebbero integrare nell'analisi costi-benefici i costi delle emissioni di gas a effetto serra e gli effetti positivi delle misure di mitigazione dei cambiamenti climatici. L'immunizzazione dagli effetti del clima dovrebbe essere intrapresa sulla base delle migliori prassi e degli orientamenti più recenti disponibili. Ciò contribuisce all'integrazione dei rischi connessi ai cambiamenti climatici nonché delle valutazioni della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nelle decisioni di investimento e pianificazione nell'ambito del bilancio dell'Unione. Fatti salvi altri atti giuridici dell'Unione, in particolare gli atti di esecuzione relativi alle condizioni di assegnazione del sostegno finanziario dell'Unione ai progetti di interesse comune a norma del regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷, l'obbligo di immunizzazione dagli effetti del clima dovrebbe applicarsi solo ai progetti per i quali la procedura di appalto della valutazione dell'impatto ambientale non è ancora stata avviata entro la data di entrata in vigore del presente regolamento.
- (15) Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti conformemente alla legislazione pertinente onde evitare o, quando ciò non sia possibile, mitigare o compensare gli effetti negativi sull'ambiente, quali la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, e proteggere in modo efficace la biodiversità.

⁷ 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).

- (16) Nelle fasi di pianificazione e costruzione di un progetto di interesse comune occorre tenere adeguatamente conto degli interessi delle autorità regionali e locali e di quelli del pubblico interessati da tale progetto.
- (17) La definizione della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe basarsi su una metodologia comune e trasparente e dovrebbe rappresentare il livello più elevato di pianificazione delle infrastrutture all'interno dell'Unione. Dovrebbe essere multimodale, ossia includere tutti i modi di trasporto e le loro connessioni, nonché i relativi sistemi di gestione delle informazioni sul traffico e di viaggio.
- (18) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sviluppata gradualmente in tre fasi con l'obiettivo generale di realizzare una rete multimodale e interoperabile su tutto il territorio europeo con elevati standard di qualità, nel rispetto degli obiettivi generali dell'Unione in materia di neutralità climatica e ambiente: il completamento di una rete centrale entro il 2030, di una rete centrale estesa entro il 2040 e di una rete globale entro il 2050, salvo diversamente specificato nel presente regolamento.
- (19) Oltre ai termini del 2030 e del 2050 già introdotti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸, è opportuno aggiungere un termine intermedio corrispondente al 2040 per la conformità della rete al presente regolamento per quanto concerne la rete centrale estesa che fa parte dei corridoi di trasporto europei. Lo stesso termine intermedio dovrebbe valere anche per le nuove norme relative alla rete centrale che sono state introdotte in aggiunta ai requisiti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 per consentire gli investimenti necessari a tempo debito.

⁸ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- (20) L'infrastruttura di trasporto funziona come una rete, pertanto la non conformità o la non operatività di un piccolo segmento può ostacolare l'efficienza e la competitività del sistema nel suo complesso e impedire che si tragga profitto da tutti i vantaggi della rete.
- (21) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere una rete di trasporto a livello europeo che garantisca l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montuose, nonché le zone scarsamente popolate, e che rafforzi la coesione sociale, economica e territoriale tra le stesse. È opportuno fissare requisiti per l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti al fine di promuovere lo sviluppo di una rete di qualità elevata in tutta l'Unione.
- (22) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sufficientemente dotata di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, in linea con i termini fissati nel regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹, al fine di garantire che sostenga in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero e a basse emissioni.
- (23) Oltre alla rete centrale, dovrebbe essere definita una rete centrale estesa sulla base delle tratte prioritarie della rete globale che fanno parte dei corridoi di trasporto europei.

⁹ Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1).

- (24) La rete centrale è stata determinata sulla base di una metodologia di pianificazione obiettiva. Tale metodologia ha individuato i nodi urbani, i porti, gli aeroporti e i punti di attraversamento delle frontiere più importanti. Ove possibile, tali nodi devono essere collegati per mezzo di ferrovia o strada, o entrambe, alla rete transeuropea dei trasporti, purché siano economicamente sostenibili e realizzabili. La metodologia ha assicurato l'interconnessione di tutti gli Stati membri e l'integrazione delle isole principali nella rete centrale.
- (25) La rete centrale per cui è fissato il termine del 2030 e la rete centrale estesa per cui è fissato il termine del 2040, salvo diversamente specificato nel presente regolamento, dovrebbero costituire le fondamenta della rete di trasporto multimodale sostenibile e rappresentare i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete transeuropea dei trasporti, a seconda delle esigenze in termini di traffico. Dovrebbero stimolare lo sviluppo dell'intera rete globale e consentire all'azione dell'Unione di concentrarsi sulle componenti della rete transeuropea dei trasporti che presentano il valore aggiunto europeo più elevato, in particolare le tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti, i punti di collegamento multimodali e le strozzature principali.
- (26) Alcune norme esistenti relative alla rete centrale dovrebbero essere estese alla rete centrale estesa e alla rete globale al fine di sfruttare appieno i vantaggi della rete, aumentare l'interoperabilità tra i tipi di rete e consentire una maggiore attività mediante forme di trasporto più sostenibili, anche attraverso una maggiore digitalizzazione e altre soluzioni tecnologiche.

- (27) Le esenzioni dai requisiti infrastrutturali applicabili alla rete centrale, alla rete centrale estesa e alla rete globale dovrebbero essere possibili solo in casi debitamente giustificati e a determinate condizioni. Ciò dovrebbe comprendere i casi in cui gli investimenti non possono essere giustificati o in cui vi sono limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, ad esempio nelle regioni ultraperiferiche e in altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose, nelle zone scarsamente popolate o nelle zone densamente popolate, o in cui vi siano effetti negativi significativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Nel valutare le richieste di esenzione degli Stati membri, la Commissione dovrebbe tenere in debita considerazione i possibili impatti sull'interoperabilità e sulla continuità della rete, nonché il loro impatto sulle tratte connesse negli Stati membri limitrofi.
- (28) Una rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm ("rete isolata" ai fini del presente regolamento) non dovrebbe essere soggetta a determinati requisiti e norme del presente regolamento, in quanto ciò non sarebbe giustificato in termini di costi-benefici economici per via delle specificità delle reti isolate. Tali specificità sono dovute alla separazione delle reti isolate da altre reti con scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm. Inoltre, mentre gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per consentire l'assegnazione sull'intera rete di un numero minimo di tracce ferroviarie ai treni merci aventi una lunghezza minima di 740 metri, essi possono, nel valutare tali sforzi, tenere conto delle caratteristiche e delle sfide specifiche delle reti isolate e del fatto che, su tali reti, tale assegnazione non sarebbe sempre giustificata in termini socioeconomici.

- (29) La rete di infrastrutture terrestri, istituita attraverso la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale, dovrebbe integrarsi con la dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti. A tal fine è opportuno creare uno spazio marittimo europeo effettivamente sostenibile, intelligente, senza soluzione di continuità e resiliente, che dovrebbe essere attuato in stretta cooperazione con le strategie europee macroregionali e per i bacini marittimi e che dovrebbe comprendere le precedenti "autostrade del mare", nonché tutte le componenti dell'infrastruttura marittima della rete transeuropea dei trasporti. Nella promozione di progetti di interesse comune, occorre prestare particolare attenzione alla promozione di un migliore accesso alle regioni ultraperiferiche e ad altre regioni remote, insulari e periferiche.
- (30) I corridoi ferroviari merci istituiti sulla base del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ e i corridoi della rete centrale definiti nel regolamento (UE) n. 1315/2013 sono strumenti strategici complementari, che perseguono obiettivi strettamente correlati, in particolare per promuovere servizi di trasporto sostenibili, efficienti e sicuri. Sebbene la cooperazione sia stata fruttuosa su molti aspetti, in alcuni casi sono state individuate sovrapposizioni di attività e necessità di uno scambio migliore di informazioni. Inoltre i corridoi ferroviari merci e i corridoi della rete centrale non sono pienamente allineati geograficamente, una circostanza questa che limita la possibilità di coordinamento, ad esempio in merito a questioni quali l'applicazione dei requisiti infrastrutturali della rete transeuropea dei trasporti o il miglioramento della qualità dei servizi ferroviari. Esiste quindi un importante potenziale non sfruttato in termini di ottimizzazione, maggiore efficacia e sinergie.

¹⁰ 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).

- (31) Come affermato nella comunicazione della Commissione sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, è necessaria un'integrazione dei corridoi della rete centrale e dei corridoi ferroviari merci nei "corridoi di trasporto europei" al fine di aumentare le sinergie tra la pianificazione delle infrastrutture e il funzionamento dei trasporti. I corridoi di trasporto europei dovrebbero diventare lo strumento per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri sostenibili e multimodali in Europa nonché per lo sviluppo di infrastrutture interoperabili di qualità elevata e dalle prestazioni operative elevate. Di conseguenza dovrebbero costituire altresì lo strumento per realizzare la visione della creazione di una rete ferroviaria altamente competitiva in tutta l'Unione.
- (32) Per garantire un'elevata qualità dei servizi dovrebbero essere applicate nuove priorità operative per i corridoi di trasporto europei. In particolare la governance del trasporto ferroviario di merci dovrebbe adoperarsi per garantire che il tempo di stazionamento dei treni merci che attraversano una frontiera tra due Stati membri non superi in media i 25 minuti e che la maggior parte dei treni che attraversano almeno una frontiera di un corridoio di trasporto europeo giunga a destinazione o alla frontiera esterna dell'Unione all'orario previsto o con un ritardo inferiore a 30 minuti. Tale limite per il tempo di stazionamento non dovrebbe applicarsi in caso di cambiamento dello scartamento. Non dovrebbe applicarsi neppure alle frontiere tra due Stati membri in cui i controlli in applicazione del regolamento (UE) 2016/399 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹, che impone in particolare di effettuare verifiche sui passeggeri dei treni e sul personale ferroviario a bordo dei treni passeggeri e merci che attraversano le frontiere esterne, non sono ancora stati eliminati e in cui le verifiche effettuate sui treni in applicazione di tale regolamento non consentono di rispettare tale termine. Tali cambiamenti dello scartamento e le verifiche sui treni possono comportare congestioni e tempi di attesa più lunghi alla frontiera. Inoltre non dovrebbero essere presi in considerazione i ritardi verificatisi e imputabili a paesi terzi che sono attraversati da treni merci.

¹¹ Regolamento (UE) 2016/399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, che istituisce un codice unionale relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen) (GU L 77 del 23.3.2016, pag. 1).

- (33) Inizialmente, a norma del regolamento (UE) n. 913/2010, gli Stati membri che dispongono di una rete ferroviaria con uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale nell'Unione non erano tenuti a partecipare alla realizzazione di corridoi merci o al prolungamento dei corridoi esistenti a norma di tale regolamento. Tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati, per un periodo temporaneo massimo di dieci anni, a decidere che il gestore o i gestori dell'infrastruttura responsabili dell'infrastruttura ferroviaria sul loro territorio non partecipino al comitato di gestione dei corridoi merci sul loro territorio.
- (34) Il regolamento (UE) n. 913/2010 mira principalmente all'organizzazione e alla gestione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo. Data la sua insularità, l'Irlanda non è collegata ad altri Stati membri per ferrovia. Inoltre, a norma di tale regolamento, gli Stati membri che dispongono di una rete ferroviaria con uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale nell'Unione non erano tenuti a partecipare alla realizzazione di corridoi merci o al prolungamento dei corridoi esistenti. L'Irlanda si è avvalsa di tale possibilità. Di conseguenza, nel territorio dell'Irlanda non è stato istituito alcun corridoio ferroviario merci. In tali circostanze, dato il limitato valore aggiunto per le autorità irlandesi e per i loro gestori dell'infrastruttura derivante dalla partecipazione alla governance dei corridoi merci a norma del regolamento (UE) n. 913/2010, l'Irlanda dovrebbe poter decidere che i rappresentanti delle sue autorità e i gestori dell'infrastruttura responsabili dell'infrastruttura ferroviaria sul suo territorio non partecipino al comitato esecutivo o al comitato di gestione dei corridoi merci sul suo territorio, o a entrambi.

- (35) I corridoi di trasporto europei dovrebbero coprire i flussi di trasporto a lunga distanza più importanti ed essere costituiti dai principali assi multimodali di trasporto europei, basati su parti della rete transeuropea dei trasporti, attraversare le frontiere, essere multimodali e aperti all'inclusione di tutti i modi di trasporto contemplati dal presente regolamento e possono anche includere paesi vicini.
- (36) Al fine di istituire la rete transeuropea dei trasporti in modo coordinato e tempestivo, permettendo quindi di massimizzare gli effetti di rete, gli Stati membri interessati dovrebbero assicurare l'adozione di misure appropriate affinché i progetti di interesse comune della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale siano conclusi entro i termini fissati rispettivamente per il 2030, il 2040 e il 2050, salvo diversamente specificato nel presente regolamento. A tal fine gli Stati membri dovrebbero assicurare la coerenza dei piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti con le priorità stabilite nel presente regolamento. Gli Stati membri dovrebbero inoltre tenere conto, tra l'altro, delle priorità contenute nei piani di lavoro dei coordinatori europei e negli atti di esecuzione adottati conformemente al presente regolamento. Tuttavia, la portata, la metodologia o il calendario dei piani e dei programmi nazionali restano di esclusiva competenza degli Stati membri.
- (37) È necessario individuare progetti di interesse comune che contribuiscano alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti e al raggiungimento degli obiettivi e che corrispondano alle priorità stabilite nel presente regolamento. La loro attuazione dovrebbe dipendere 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.

- (38) I progetti di interesse comune destinati a sviluppare la rete transeuropea dei trasporti in linea con i requisiti stabiliti nel presente regolamento presentano un valore aggiunto europeo in quanto contribuiscono a una rete europea di qualità elevata, resiliente, interoperabile e multimodale, aumentando la sostenibilità, la coesione, l'efficienza o i benefici per gli utenti. Il valore aggiunto europeo è maggiore se, oltre al valore potenziale per il solo Stato membro interessato, comporta miglioramenti significativi dei collegamenti di trasporto o dei flussi di trasporto tra Stati membri o tra uno Stato membro e un paese terzo. È opportuno che tali progetti transfrontalieri siano oggetto di un intervento prioritario dell'Unione onde assicurarne l'attuazione.
- (39) Al fine di soddisfare i requisiti del presente regolamento, 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, e, se del caso conformemente alla direttiva (UE) 2021/1187 del Parlamento europeo e del Consiglio¹², adoperarsi per garantire che tali progetti siano attuati in modo tempestivo ed efficiente.

¹² Direttiva (UE) 2021/1187, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (GU L 258 del 20.7.2021, pag. 1).

- (40) Nell'effettuare un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, gli Stati membri dovrebbero seguire un approccio riconosciuto e armonizzato al fine di consentire una valutazione trasparente e comparativa dei progetti di interesse comune. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente dovrebbe basarsi sulla valutazione di impatto ambientale effettuata a norma della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³.
- (41) La cooperazione con i paesi terzi, compresi i paesi vicini, è necessaria al fine di garantire il collegamento e l'interoperabilità tra le reti infrastrutturali dell'Unione e quelle di tali paesi. L'Unione dovrebbe, se opportuno, promuovere progetti di interesse comune con tali paesi, garantendo il rispetto degli obiettivi e dei requisiti in materia di interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti. Tali progetti dovrebbero inoltre essere allineati all'obiettivo di conseguire la neutralità climatica nell'Unione entro il 2050 e garantire parità di condizioni nel settore dei trasporti, in particolare prevenendo la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.
- (42) La resilienza della rete europea dei trasporti è stata messa a dura prova dall'impatto devastante della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina. Tale aggressione ha ridefinito il panorama geopolitico, mettendo in luce la vulnerabilità dell'Unione di fronte a sconvolgimenti imprevisti che avvengono oltre le sue frontiere. Le sue gravi conseguenze sui mercati mondiali, ad esempio in termini di sicurezza alimentare globale, hanno evidenziato che il mercato interno dell'Unione e la sua rete dei trasporti non possono essere considerati isolatamente al momento di definire la politica dell'Unione. Più che mai sono necessari migliori collegamenti con i paesi partner vicini dell'Unione.

¹³ 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).

- (43) Alla luce di questo nuovo contesto geopolitico, la comunicazione della Commissione del 12 maggio 2022 dal titolo "Piano d'azione per l'istituzione di corridoi di solidarietà UE-Ucraina per agevolare le esportazioni agricole dell'Ucraina e gli scambi bilaterali con l'UE" individua varie sfide importanti per le infrastrutture di trasporto, sfide che l'Unione e i paesi vicini devono affrontare al fine di sostenere l'economia e la ripresa dell'Ucraina, consentire ai prodotti agricoli e ad altre merci di raggiungere i mercati dell'UE e del mondo e garantire che la connettività con l'Unione sia notevolmente migliorata sia per le esportazioni sia per le importazioni. Al fine di offrire una maggiore connettività con l'Unione, tale comunicazione ha proposto di valutare il prolungamento dei corridoi di trasporto europei in Ucraina e nella Repubblica di Moldova.
- (44) A causa della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e della posizione assunta dalla Bielorussia in tale conflitto, la cooperazione dell'Unione con la Russia e la Bielorussia nel settore della politica della rete transeuropea dei trasporti non è né appropriata né nell'interesse dell'Unione. È pertanto opportuno interrompere la rete transeuropea dei trasporti nei due suddetti paesi terzi. Di conseguenza il miglioramento dei collegamenti transfrontalieri con la Russia e la Bielorussia non costituisce più una priorità sul territorio degli Stati membri. Attualmente la Finlandia, l'Estonia, la Lettonia, la Lituania e la Polonia dispongono di collegamenti con questi due paesi terzi. Al fine di riflettere la minore priorità attribuita alla costruzione e all'ammodernamento di tali collegamenti, tutti i collegamenti transfrontalieri dell'ultimo miglio con la Russia e la Bielorussia attualmente compresi nella rete centrale dovrebbero, nelle mappe di cui al presente regolamento, essere declassati dalla rete centrale alla rete globale, il cui completamento è previsto soltanto entro una scadenza successiva, ossia entro il 2050. Tuttavia, nel caso di una transizione democratica in Bielorussia, la costruzione e l'ammodernamento dei collegamenti transfrontalieri tra questo paese e l'Unione in linea con il piano economico globale per una Bielorussia democratica assumerebbero un'importanza prioritaria, anche attraverso il reinserimento di tale paese nel regolamento.

- (45) Il nuovo contesto geopolitico derivante dalla guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina ha inoltre dimostrato l'importanza dei collegamenti di trasporto senza soluzione di continuità nel territorio dell'Unione e con i paesi vicini. Uno scartamento ferroviario diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm ostacola gravemente l'interoperabilità delle reti ferroviarie in tutta l'Unione e si ripercuote addirittura sulla competitività di tali reti ferroviarie isolate. Le nuove linee ferroviarie della rete centrale o della rete centrale estesa dovrebbero pertanto essere costruite con uno scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm. Inoltre gli Stati membri che dispongono di una rete con scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm dovrebbero valutare la migrazione delle linee esistenti dei corridoi di trasporto europei allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm. Tale obbligo non dovrebbe applicarsi alle isole e alle regioni ultraperiferiche in quanto, per via della loro situazione geografica, la loro rete è completamente separata da qualsiasi collegamento terrestre sul territorio dell'Unione.

- (46) Per conseguire la trasformazione del settore dei trasporti in un vero e proprio sistema multimodale di servizi di mobilità sostenibili e intelligenti, l'Unione dovrebbe costruire una rete di trasporto di qualità elevata che consenta servizi ferroviari per passeggeri e merci a velocità minime. Nella promozione dei progetti di interesse comune, l'Unione dovrebbe inoltre prestare la dovuta attenzione all'attuazione dell'infrastruttura a doppio binario per l'infrastruttura ferroviaria che soffre di strozzature di capacità. Un trasporto ferroviario di passeggeri competitivo ad alta velocità racchiude un elevato potenziale per la decarbonizzazione dei trasporti. È necessario sviluppare una rete ferroviaria europea ad alta velocità coerente e interoperabile che colleghi le capitali e le città principali. L'integrazione delle linee ad alta velocità esistenti con linee progettate per una velocità di almeno 160 km/h dovrebbe a sua volta portare a effetti di rete, a una rete più coerente e a un aumento del numero di passeggeri che viaggiano in treno. I requisiti di progettazione in termini di velocità per le linee passeggeri e merci dovrebbero essere limitati a una determinata percentuale delle tratte ferroviarie interessate, al fine di tenere conto della necessità di flessibilità per le tratte ferroviarie con carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso, compresi, tra l'altro, le linee di interconnessione, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal e agli impianti di servizio o ai depositi. Su richiesta di uno Stato membro la Commissione dovrebbe concedere esenzioni per consentire una maggiore flessibilità al di là dei valori percentuali specifici stabiliti nel presente regolamento, se necessario e giustificato. Nell'ammodernamento dell'infrastruttura, gli Stati membri sono incoraggiati a esaminare le possibilità di progettazione per una velocità più elevata, come previsto dall'allegato I della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴. A complemento dei treni ad alta velocità, i treni notturni rappresentano una modalità sostenibile di viaggio a lunga distanza nell'Unione.

¹⁴ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

- (47) Al fine di contribuire alla competitività del trasporto multimodale e combinato dovrebbe essere istituita una rete ferroviaria per il trasporto di merci più sostenibile, resiliente e affidabile in tutta Europa. L'infrastruttura per il trasporto ferroviario combinato e dei terminali dovrebbe essere ammodernata per assicurare che il trasporto intermodale avvenga principalmente mediante trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o marittimo a corto raggio e che gli eventuali percorsi iniziali o terminali effettuati su strada, o entrambi, siano quanto più brevi possibile.
- (48) Il trasporto intermodale rappresenta circa la metà delle tonnellate/km del trasporto ferroviario di merci in Europa, con una quota in aumento. Al fine di conseguire gli obiettivi stabiliti nella comunicazione della Commissione sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, ossia raddoppiare la parte del trasporto merci per ferrovia, occorre prestare particolare attenzione al trasporto che combina il trasporto ferroviario per la parte principale del viaggio e il trasporto stradale per il primo e ultimo miglio. Al fine di contribuire all'aumento del traffico intermodale, l'infrastruttura dovrebbe consentire la circolazione di treni merci che trasportano semirimorchi standard di altezza fino a 4 m caricati a un'altezza di almeno 27 cm al di sopra della parte superiore del binario, mentre dovrebbe essere incoraggiata un'altezza minima di 33 cm. Tuttavia, il rispetto di tale requisito comporta numerosi adattamenti, talvolta costosi. È pertanto importante trovare un approccio equilibrato all'attuazione di tale requisito e garantire che la sua attuazione avvenga in modo efficace sotto il profilo dei costi. A tale riguardo, gli Stati membri dovrebbero garantire che il requisito sia attuato in modo tale da assicurare almeno una linea diretta nazionale, una linea ferroviaria diretta per il trasporto merci con uno o più Stati membri limitrofi e un collegamento ad almeno un terminale ferroviario-stradale o a un terminale merci multimodale situato in un porto marittimo che fa parte del corridoio di trasporto europeo nel territorio di uno Stato membro, o in prossimità di esso.

Inoltre, se uno o più punti terminali di un corridoio sono situati sul territorio di uno Stato membro, dovrebbe esserci almeno una linea diretta che soddisfi tale requisito almeno fino ad uno di tali punti terminali. Nel selezionare le linee pertinenti, gli Stati membri dovrebbero tenere conto dei flussi attuali e futuri del trasporto ferroviario di merci. Nel valutare le richieste di esenzione dal requisito relativo al trasporto dei semirimorchi ai sensi del presente regolamento, la Commissione dovrebbe tenere conto in particolare dei risultati dell'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico nonché della potenziale perturbazione dei servizi causata dal lavoro necessario per conformarsi a tale norma. Inoltre, nel valutare le richieste di esenzione dai requisiti applicabili all'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa, la Commissione dovrebbe tenere conto in particolare di qualsiasi importante investimento effettuato dallo Stato membro interessato su una linea parallela in stretta prossimità delle nuove linee da costruire.

- (49) Dato che la diffusione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) in Europa sta accelerando e diversi Stati membri hanno già adottato piani per implementare anticipatamente l'ERTMS su tutte le loro reti ferroviarie nazionali, è necessario tener conto di tale cambiamento di paradigma e definire un approccio più ambizioso per l'implementazione dell'ERTMS per la rete globale.

- (50) Gli Stati membri dovrebbero garantire che l'ERTMS sia implementato sulla rete globale entro il 2050, sulla rete centrale estesa entro il 2040 e sulla rete centrale entro il 2030. Nell'implementare l'ERTMS sulla rete globale, dovrebbe essere data priorità in termini di tempi alle linee che possono contribuire alla sicurezza e all'efficienza del trasporto ferroviario transfrontaliero internazionale. Poiché l'implementazione di un ERTMS radio contribuisce ulteriormente all'eliminazione delle norme nazionali che incidono sul funzionamento, gli Stati membri dovrebbero assicurare che l'ERTMS radio sia implementato a partire dal 2030 sulle nuove linee, o a partire dal 2040 in caso di ammodernamento del sistema di segnalamento sulle linee esistenti, e che l'intera rete transeuropea dei trasporti sia dotata di tale ERTMS entro il 2050.
- (51) La dismissione dei sistemi di classe B comporta risparmi notevoli in termini di manutenzione per i gestori dell'infrastruttura, tenuto conto dei costi e della complessità dell'implementazione dell'ERTMS e del mantenimento di ulteriori sistemi a terra per un periodo prolungato. Gli Stati membri dovrebbero garantire, tranne in alcuni casi, la dismissione dei sistemi di classe B entro il 2040 sulla rete centrale, entro il 2045 sulla rete centrale estesa ed entro il 2050 sulla rete globale, a condizione che sia garantito un livello di sicurezza adeguato, assicurando nel contempo che tutte le parti coinvolte siano informate tempestivamente in merito a tale dismissione e all'implementazione dell'ERTMS.

- (52) Le vie navigabili interne in Europa sono caratterizzate da un'idromorfologia eterogenea che rende difficile ottenere prestazioni coerenti in tutti i tratti delle vie navigabili. Le vie navigabili interne, in particolare i tratti a corrente libera, possono essere pesantemente influenzate dalle condizioni climatiche e meteorologiche. Al fine di garantire un traffico internazionale affidabile, nel rispetto dell'idromorfologia e della legislazione ambientale applicabile, i requisiti della rete transeuropea dei trasporti dovrebbero tenere conto dell'idromorfologia specifica di ciascuna via navigabile (ad esempio fiumi a corrente libera o regolati) nonché degli obiettivi delle politiche ambientali e in materia di biodiversità. A tal fine, dovrebbero essere stabiliti livelli d'acqua di riferimento per ciascun corridoio di trasporto europeo, via navigabile o sezione di via navigabile europea, tenendo conto nel contempo dell'impatto dei cambiamenti climatici. Nello specificare i livelli d'acqua di riferimento, la Commissione dovrebbe cooperare strettamente con gli Stati membri e i coordinatori europei interessati e con le commissioni per la navigazione fluviale interessate istituite dagli accordi internazionali al fine di garantire un approccio coerente per quanto riguarda i requisiti applicabili all'infrastruttura di navigazione interna per promuovere tale modo di trasporto.
- (53) Nella costruzione o nell'ammodernamento dell'infrastruttura delle vie navigabili interne è opportuno prestare particolare attenzione a evitare potenziali ostacoli alla connettività dei fiumi a corrente libera.

- (54) Trattandosi dei punti di ingresso e di uscita per l'infrastruttura terrestre della rete transeuropea dei trasporti, i porti marittimi svolgono un ruolo geostrategico importante in veste di nodi multimodali transfrontalieri che fungono non soltanto da nodo di trasporto, ma anche da punti di accesso per il commercio, per i distretti industriali, per la mobilità militare e per i poli dell'energia. Come messo in luce nella comunicazione della Commissione del 18 maggio 2022 dal titolo "Piano REPowerEU", è necessario diversificare l'approvvigionamento energetico e accelerare la diffusione delle energie rinnovabili. I porti marittimi possono contribuire a tale obiettivo attraverso la realizzazione di impianti eolici offshore, la produzione di idrogeno verde e il trasporto e lo stoccaggio di gas naturale liquefatto. Per rafforzare le sinergie tra il settore dei trasporti e quello dell'energia negli sforzi volti a decarbonizzare l'economia dell'Unione, i porti marittimi potrebbero svolgere un ruolo anche nel trasporto di anidride carbonica attraverso condotte o altri modi di trasporto.
- (55) Il trasporto marittimo a corto raggio può fornire un contributo sostanziale alla decarbonizzazione dei trasporti trasportando più merci e passeggeri via mare, in particolare per ridurre la congestione stradale sul territorio dell'Unione e migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati periferici e insulari. È tuttavia necessario integrare meglio i collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio, che costituiscono la dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti, con la rete terrestre e porre maggiormente l'accento sull'intera catena di trasporto e logistica, sia verso il mare che nell'entroterra. Il nuovo concetto globale dello spazio marittimo europeo dovrebbe essere promosso creando rotte di trasporto marittimo a corto raggio o potenziandole e sviluppando i porti marittimi e i loro collegamenti con l'entroterra in modo da fornire un'integrazione efficiente e sostenibile con altri modi di trasporto. Inoltre, tale nuovo concetto dovrebbe promuovere collegamenti marittimi sostenibili a corto raggio con l'obiettivo di concentrare i flussi di merci sulle rotte logistiche marittime in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o creare nuovi collegamenti marittimi redditizi, regolari e frequenti.

- (56) Il trasporto stradale nell'Unione rappresenta i tre quarti del trasporto interno totale di merci (sulla base delle tonnellate-km trasportate) e circa il 90 % del trasporto interno totale di passeggeri (sulla base del numero totale di passeggeri-km). Data l'importanza del trasporto stradale e l'impegno a migliorare la sicurezza stradale in linea con la tappa fondamentale prevista dalla comunicazione della Commissione sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, è necessario potenziare l'infrastruttura stradale dal punto di vista della sicurezza. In particolare, gli Stati membri dovrebbero garantire la sicurezza dell'infrastruttura del trasporto stradale, e provvedere affinché sia monitorata e, se necessario, migliorata conformemente alla direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵. A tale riguardo, detta direttiva conferisce alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione per stabilire specifiche comuni volte a garantire l'uso operativo della segnaletica stradale orizzontale e verticale dopo che un gruppo di esperti ha valutato l'opportunità di stabilire tali specifiche.
- (57) Al fine di garantire l'accesso a strutture di riposo adeguate, in particolare per i conducenti professionali, è opportuno sviluppare aree di sosta sull'intera rete transeuropea dei trasporti nonché aree di parcheggio sicure e protette lungo la rete centrale e la rete centrale estesa.

¹⁵ 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).

- (58) Al fine di offrire alternative ai voli a corto raggio, gli Stati membri dovrebbero, salvo ove limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative impediscano tali collegamenti, assicurare il collegamento degli aeroporti della rete transeuropea dei trasporti con un volume di traffico superiore a 12 milioni di passeggeri alla rete ferroviaria transeuropea, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità ove possibile, consentendo servizi a lunga distanza, o, per gli aeroporti con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a 4 milioni e inferiore a 12 milioni di passeggeri situati all'interno o in prossimità di un nodo urbano della rete ferroviaria transeuropea, il collegamento di tale aeroporto a tale nodo per mezzo di ferrovia, metropolitana, metropolitana leggera, tram, funivia o, eccezionalmente, di altre soluzioni di trasporto pubblico a emissioni zero. Tali collegamenti dovrebbero essere incoraggiati per gli aeroporti con un volume totale annuo del traffico passeggeri inferiore a 4 milioni di passeggeri.
- (59) Al fine di promuovere l'innovazione nel settore del trasporto aereo, i cosmodromi dovrebbero essere inseriti nell'elenco delle componenti dell'infrastruttura del trasporto aereo. Tuttavia tale inserimento non dovrebbe pregiudicare la competenza dell'Unione nel settore dello spazio a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e dell'articolo 189 TFUE, che esclude qualsiasi armonizzazione delle disposizioni legislative e regolamentari degli Stati membri. Inoltre l'inserimento dei cosmodromi nell'elenco delle componenti dell'infrastruttura del trasporto aereo a norma del presente regolamento non dovrebbe comportare l'applicazione ai cosmodromi della legislazione dell'Unione vigente o futura relativa all'infrastruttura del trasporto aereo, a meno che tale legislazione non lo preveda espressamente.

- (60) Nello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero prestare particolare attenzione alle misure che garantiscono attraversamenti efficienti delle frontiere per il trasporto merci, tenendo conto dei tempi di attesa e delle interruzioni alla frontiera causati, ad esempio, dal trattamento e dai controlli dei veicoli e a bordo dei treni alle frontiere dell'Unione o dovuti a motivi amministrativi, operativi, di sicurezza, tecnici o di interoperabilità.
- (61) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe assicurare una multimodalità efficiente al fine di permettere scelte modali migliori e più sostenibili per i passeggeri e le merci e il consolidamento di grandi volumi per trasferimenti sulle lunghe distanze. I terminali multimodali dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel conseguimento di tale obiettivo.
- (62) Gli Stati membri dovrebbero effettuare un'analisi di mercato e prospettiva sui terminali merci multimodali sul loro territorio ed elaborare un piano d'azione per lo sviluppo di una rete di terminali merci multimodali. A tal fine potrebbero fare riferimento a studi e piani esistenti. Il piano d'azione elaborato dagli Stati membri dovrebbe promuovere lo sviluppo di terminali merci multimodali. Tuttavia, il piano d'azione non dovrebbe comportare un obbligo per il settore privato di investire nei terminali e non dovrebbe essere soggetto a valutazione ambientale strategica.

- (63) I nodi urbani svolgono un ruolo importante nel contesto della rete transeuropea dei trasporti essendo il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") per passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi. Si dovrebbe assicurare che le strozzature di capacità e una connettività di rete insufficiente all'interno dei nodi urbani non ostacolino più la multimodalità lungo la rete transeuropea dei trasporti. La politica della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe concentrarsi sulla promozione di flussi di traffico senza soluzione di continuità da, verso e attraverso i nodi urbani sulla rete. La connettività locale all'interno dei nodi urbani dovrebbe essere affrontata dalle autorità locali, regionali o nazionali competenti, in particolare attraverso le pertinenti misure dei loro piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS).
- (64) Trattandosi di un quadro unico efficace per affrontare le sfide della mobilità urbana, dovrebbe essere adottato per ciascun nodo urbano un PUMS, che è un piano integrato di mobilità merci e passeggeri a lungo termine e onnicomprensivo per l'intera area urbana funzionale. Tale piano potrebbe comprendere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano. Gli Stati membri dovrebbero garantire la raccolta di dati sulla mobilità urbana per nodo urbano nei settori della sostenibilità, della sicurezza e dell'accessibilità, con l'obiettivo di sostenere le prestazioni attuali e future della rete transeuropea dei trasporti. Al fine di monitorare l'accessibilità per tutti gli utenti, è opportuno incoraggiare la disaggregazione dei dati in base all'età, al genere e alla disabilità, ove possibile e conformemente al diritto nazionale.

- (65) Gli Stati membri dovrebbero promuovere l'adozione dei PUMS al fine di migliorare il coordinamento tra regioni, città e piccoli centri. A tal fine gli Stati membri dovrebbero istituire un programma nazionale per i PUMS con l'obiettivo di sostenere le autorità locali nello sviluppo di PUMS di qualità elevata e nel rafforzamento del monitoraggio e della valutazione dell'attuazione di tali piani attraverso misure adeguate, orientamenti, sviluppo di capacità, assistenza ed eventualmente sostegno finanziario. Gli Stati membri dovrebbero inoltre designare un punto di contatto nazionale per i PUMS che fornisca assistenza per la preparazione e l'attuazione dei PUMS conformemente agli orientamenti stabiliti nel presente regolamento.
- (66) La promozione di modi attivi, in particolare nei nodi urbani, contribuisce agli obiettivi climatici dell'Unione, migliora la salute pubblica, riduce la congestione del traffico, offre soluzioni dell'ultimo miglio per i passeggeri e apporta vantaggi economici. Nella pianificazione o nell'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto, si dovrebbe tenere debitamente conto delle infrastrutture dei modi attivi, comprese le infrastrutture pedonali e ciclistiche.
- (67) La missione sulle città climaticamente neutre e intelligenti, istituita nel contesto del programma quadro Orizzonte Europa istituito dal regolamento (UE) 2021/695 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ ("Orizzonte Europa"), mira ad avere 100 città climaticamente neutre nell'Unione entro il 2030. Le città coinvolte in tale missione fungeranno da poli di sperimentazione e innovazione per altre città che seguiranno entro il 2050.

¹⁶ Regolamento (UE) 2021/695 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 aprile 2021, che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa e ne stabilisce le norme di partecipazione e diffusione, e che abroga i regolamenti (UE) n. 1290/2013 e (UE) n. 1291/2013 (GU L 170 del 12.5.2021, pag. 1).

- (68) I servizi digitali di mobilità multimodale contribuiscono a migliorare l'integrazione dei diversi modi di trasporto combinando diverse offerte di trasporto in un'unica offerta. Il loro ulteriore sviluppo dovrebbe contribuire a cambiare i comportamenti delle persone affinché tendano a favorire i modi di trasporto più sostenibili, il trasporto pubblico e i modi attivi, quali camminare e andare in bicicletta e cogliere appieno i vantaggi delle soluzioni della "Mobilità come servizio".
- (69) Al fine di fornire la base per ottimizzare le operazioni di traffico e di trasporto e la sicurezza del traffico, nonché per migliorare i servizi connessi, sono necessari sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per i trasporti. I flussi informativi nella rete dei trasporti e della mobilità dovrebbero essere agevolati, anche mediante la realizzazione dello spazio dei dati sulla mobilità dell'Unione. Le informazioni per i passeggeri e gli operatori del trasporto merci, comprese quelle sui sistemi multimodali di emissione di biglietti e di prenotazione, dovrebbero essere disponibili e migliorate, in vista dello sviluppo di sistemi di informazione europei digitali e interoperabili.
- (70) È opportuno incoraggiare l'uso di sistemi TIC che consentano un'applicazione intelligente basata sullo scambio di dati in tempo reale tra gli operatori economici e le autorità di contrasto necessari per verificare la conformità ai requisiti normativi applicabili, anche quando i veicoli sono in movimento.
- (71) I sistemi e servizi di trasporto intelligenti, così come le nuove tecnologie emergenti, dovrebbero fungere da catalizzatore per la diffusione di sistemi e servizi di trasporto intelligenti su tutte le strade della rete transeuropea dei trasporti.

- (72) È necessaria una pianificazione adeguata della rete transeuropea dei trasporti. Ciò comporta altresì l'attuazione di requisiti specifici in tutta la rete in termini di infrastruttura, sistemi TIC, attrezzature e servizi, compresi i requisiti per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi quale definita nel regolamento (UE) 2023/1804. È quindi necessario garantire lo sviluppo adeguato e concertato di tali requisiti in tutta Europa per tutti i modi di trasporto e per la loro interconnessione nell'intera rete transeuropea dei trasporti e oltre, al fine di ottenere i vantaggi dell'effetto di rete e rendere possibili operazioni di trasporto transeuropee di lungo raggio efficienti. Al fine di assicurare la diffusione di combustibili alternativi sull'intera rete stradale della rete transeuropea dei trasporti in linea con gli obiettivi fissati nel regolamento (UE) 2023/1804, i riferimenti alla "rete centrale" di cui a tale regolamento dovrebbero essere intesi come riferimenti alla "rete centrale" quale definita nel presente regolamento. I riferimenti alla "rete globale" di cui al regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbero essere intesi come riferimenti alla "rete centrale estesa" e alla "rete globale" quali definite nel presente regolamento.
- (73) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe costituire la base per la diffusione su larga scala di nuove tecnologie e innovazioni, che possono consentire lo scambio di dati e informazioni in tempo reale e che possono contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del settore dei trasporti europeo e la capacità di consentire flussi sicuri di passeggeri utilizzando mezzi efficienti, aumentare l'attrattiva dei mezzi di trasporto pubblici o più ecologici per i passeggeri e ridurre l'impronta di carbonio. Ciò contribuirà al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal europeo e allo stesso tempo dell'obiettivo di aumentare la sicurezza energetica per l'Unione. Per raggiungere tali obiettivi, è opportuno aumentare la disponibilità di combustibili alternativi e migliorare l'infrastruttura corrispondente su tutta la rete transeuropea di trasporti.

- (74) Per mantenere la rete transeuropea dei trasporti al passo con lo sviluppo e la diffusione di tecnologie innovative, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero incoraggiare progetti di interesse comune volti a promuovere e diffondere tecnologie emergenti sostenibili che migliorino e agevolino il trasporto e la mobilità di passeggeri e merci. Tali tecnologie potrebbero riguardare, tra l'altro, il controllo automatico del movimento dei treni, i veicoli autonomi, le soluzioni avanzate di mobilità aerea, compresi i droni per il trasporto di passeggeri e merci, che operano anche nell'ultimo miglio urbano, e le nuove tecnologie ferroviarie come il sistema Hyperloop.
- (75) È opportuno installare in tutta la rete transeuropea dei trasporti un numero sufficiente di punti di ricarica e di rifornimento veloce accessibili al pubblico per veicoli leggeri e pesanti. Tale obiettivo dovrebbe assicurare la piena connettività transfrontaliera. Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete transeuropea dei trasporti quali definiti nel regolamento (UE) 2023/1804 sono intesi ad assicurare una copertura minima sufficiente di punti di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno lungo le principali reti stradali dell'Unione.

- (76) L'infrastruttura di ricarica e di rifornimento accessibile al pubblico lungo la rete transeuropea dei trasporti quale definita nel regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbe essere integrata con i requisiti concernenti la realizzazione della corrispondente infrastruttura di ricarica e, se del caso, dell'infrastruttura di rifornimento di idrogeno, all'interno o in prossimità di terminali merci multimodali, al fine di fornire opportunità di ricarica e di rifornimento di idrogeno per gli autocarri a lungo raggio durante le operazioni di carico o scarico. Gli Stati membri dovrebbero inoltre garantire la realizzazione di infrastrutture di ricarica ed esaminare lo sviluppo di stazioni di rifornimento di idrogeno nei nodi passeggeri multimodali per offrire opportunità di ricarica e di rifornimento di idrogeno quando il conducente si riposa, o per gli autobus. Al fine di garantire la libera circolazione, laddove i terminali o i nodi passeggeri ricevano sostegno dall'Unione o sostegno pubblico, l'accesso ai fini della ricarica e del rifornimento di idrogeno dovrebbe avvenire su base equa, accessibile in termini di costi, trasparente e non discriminatoria, in modo da evitare il *lock in* del mercato per imprese specifiche o eventuali distorsioni della concorrenza.

- (77) Una sicurezza, una protezione e un'affidabilità insufficienti dell'infrastruttura, causate da rischi naturali, compresi eventi legati al clima e altri eventi eccezionali quali pandemie, disastri provocati dall'uomo quali incidenti oppure perturbazioni causate da atti intenzionali quali terrorismo e attacchi informatici, costituiscono un serio problema per l'efficienza e il funzionamento della rete transeuropea dei trasporti. Negli ultimi anni, ad esempio, gli incidenti causati da numerose calamità naturali dovute a eventi meteorologici estremi hanno interrotto in modo significativo i flussi di trasporto. La resilienza della rete di trasporto ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, ai disastri provocati dall'uomo e ad altre perturbazioni dovrebbe quindi essere migliorata, attingendo alla valutazione dei rischi e alle misure di rafforzamento della resilienza adottate da soggetti critici per il settore dei trasporti a norma della direttiva (UE) 2022/2557 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷.
- (78) La Commissione, in stretta cooperazione con gli Stati membri interessati, dovrebbe effettuare una valutazione della resilienza e della vulnerabilità della rete centrale alle conseguenze dei cambiamenti climatici.

¹⁷ Direttiva (UE) 2022/2557 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla resilienza dei soggetti critici e che abroga la direttiva 2008/114/CE del Consiglio (GU L 333 del 27.12.2022, pag. 164).

- (79) Tenendo conto dell'esperienza maturata nella gestione delle crisi durante la pandemia di COVID-19 e al fine di evitare perturbazioni del traffico e imprevisti in futuro, nel pianificare le infrastrutture gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture di trasporto ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, ai disastri provocati dall'uomo e ad altre perturbazioni che incidono sul funzionamento del sistema di trasporto dell'Unione. A tal fine le strozzature esistenti dovrebbero essere rimosse e i corridoi di trasporto europei dovrebbero comprendere anche linee alternative importanti che possano essere utilizzate in caso di congestione o altri problemi sulle tratte principali. Inoltre, in considerazione della loro natura multimodale, un modo di trasporto ne potrà sostituire un altro in caso di emergenza.

- (80) Le infrastrutture di trasporto rappresentano la spina dorsale dell'economia e della società nel suo complesso. Alcune infrastrutture di trasporto sono essenziali per garantire il buon funzionamento delle funzioni vitali della società e costituiscono pertanto un pilastro dell'autonomia strategica dell'Unione. Aumentano gli investimenti, gli interessi e la presenza di imprese di proprietà di paesi terzi nelle infrastrutture strategiche europee (e talvolta persino militari), come porti, aeroporti e terminali per container. In tale contesto, la partecipazione di imprese di un paese terzo può accelerare la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. Tuttavia, in circostanze specifiche, la partecipazione o il contributo di tali imprese a progetti di interesse comune potrebbe compromettere la sicurezza o l'ordine pubblico nell'Unione. Tale crescente presenza straniera nelle infrastrutture strategiche europee potrebbe minare la resilienza dell'Unione. È pertanto fondamentale impedire la presenza di paesi terzi che potrebbe incidere sulla sicurezza o sull'ordine pubblico nell'Unione. Fatto salvo il meccanismo di cooperazione di cui al regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸, e oltre a tale meccanismo, è necessaria una maggiore consapevolezza in merito a tale partecipazione o contributo per consentire l'intervento delle autorità pubbliche laddove sembri che la partecipazione o il contributo di un'impresa di un paese terzo a un progetto di interesse comune possa incidere sulla sicurezza o sull'ordine pubblico nell'Unione e non rientrare nell'ambito di applicazione di tale regolamento.

¹⁸ Regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione (GU L 79 I del 21.3.2019, pag. 1).

- (81) Anche se la manutenzione è e continuerà a essere principalmente responsabilità degli Stati membri e fatta salva la responsabilità degli Stati membri per quanto riguarda in particolare la pianificazione, il finanziamento e la gestione della manutenzione, è importante che la rete transeuropea dei trasporti, una volta costruita, sia sottoposta a manutenzione adeguata per garantire un'elevata qualità dei servizi, seguendo un approccio basato sul ciclo di vita nella pianificazione e nell'appalto di progetti infrastrutturali. In particolare gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per garantire che sia attuata la pianificazione della manutenzione a lungo termine dell'infrastruttura stradale e, se del caso, delle vie navigabili interne.
- (82) Per realizzare le parti della rete transeuropea dei trasporti che rivestono la più alta importanza strategica nella tempistica prevista, si dovrebbe utilizzare un approccio per corridoi quale strumento per coordinare diversi progetti su base transnazionale e per sincronizzare lo sviluppo del corridoio, in modo da massimizzare i vantaggi di rete.

- (83) I corridoi di trasporto europei dovrebbero contribuire a sviluppare l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti in modo da affrontare le strozzature, rafforzare i collegamenti transfrontalieri e migliorare l'efficienza e la sostenibilità. È opportuno che essi contribuiscano alla coesione attraverso una cooperazione territoriale migliore, anche con i paesi vicini. Tali corridoi dovrebbero altresì perseguire obiettivi più ampi in materia di politica dei trasporti e facilitare l'interoperabilità, l'integrazione modale e le operazioni multimodali. È opportuno che l'approccio per corridoi sia trasparente e chiaro e che la loro gestione non provochi ulteriori oneri amministrativi o costi. La Commissione dovrebbe poter raccomandare l'istituzione di entità uniche per il coordinamento, la costruzione o la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri di interesse comune, al fine di agevolare l'attuazione di progetti infrastrutturali transfrontalieri complessi e su larga scala e raccomandare, se del caso, la cooperazione tra le regioni transfrontaliere per affrontare le sfide in materia di mobilità.
- (84) Al fine di agevolare la realizzazione coordinata dei corridoi di trasporto europei e delle due priorità orizzontali, vale a dire l'ERTMS e lo spazio marittimo europeo, la Commissione, d'intesa con gli Stati membri interessati e previa consultazione del Parlamento europeo e del Consiglio e, se del caso, dei paesi vicini interessati, dovrebbe designare i coordinatori europei. Questi ultimi dovrebbero facilitare l'adozione di misure per designare la struttura di governance adeguata e assicurare una definizione coerente delle priorità per la pianificazione delle infrastrutture e degli investimenti lungo i corridoi di trasporto europei e delle due priorità orizzontali.

- (85) I quadri europeo e nazionali per la pianificazione e l'attuazione delle infrastrutture di trasporto, nonché i piani di lavoro stabiliti dai coordinatori europei, dovrebbero contribuire alla definizione del calendario e alla programmazione tempestiva degli investimenti necessari per il conseguimento degli obiettivi del presente regolamento.
- (86) I piani di lavoro dei coordinatori europei dovrebbero essere utilizzati per promuovere la cooperazione tra tutti i portatori di interessi pertinenti, compresi, ove opportuno, i portatori di interessi pertinenti dei paesi vicini. Dovrebbero rafforzare la complementarità con le azioni degli Stati membri e dei gestori dell'infrastruttura e, in particolare, stabilire tappe indicative.
- (87) Il coordinatore europeo di un corridoio di trasporto europeo o di una priorità orizzontale che si estende a specifici paesi vicini dovrebbe essere abilitato a cooperare con tali paesi e a coinvolgerli nelle pertinenti attività relative ai corridoi.
- (88) La base tecnica delle mappe che specificano la rete transeuropea dei trasporti è fornita dal sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec).

- (89) Tenendo conto della sua comunicazione relativa al piano d'azione sulla mobilità militare del marzo 2018, la Commissione ha valutato la necessità di adeguare la rete transeuropea dei trasporti in maniera da rispecchiare l'uso militare dell'infrastruttura. Sulla base del documento dal titolo "Requisiti militari ai fini della mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE" approvato dal Consiglio il 26 giugno 2023 e il 23 ottobre 2023¹⁹, sono state incluse nella rete transeuropea strade e ferrovie supplementari volte a rafforzare le sinergie tra le reti di trasporto civili e militari.
- (90) Tenuto conto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e del nuovo contesto geopolitico che tale guerra ha creato, e come evidenziato dalla bussola strategica dell'UE per la sicurezza e la difesa adottata dal Consiglio il 21 marzo 2022 - Per un'Unione europea che protegge i suoi cittadini, i suoi valori e i suoi interessi e contribuisce alla pace e alla sicurezza internazionali - l'Unione deve rafforzare le infrastrutture di trasporto a duplice uso in tutta la rete transeuropea dei trasporti al fine di promuovere una circolazione rapida e senza soluzione di continuità del personale militare, del materiale e delle attrezzature per dispiegamenti ed esercitazioni operativi.

¹⁹ Documento ST 10440/23.

- (91) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la programmazione dei pertinenti strumenti finanziari disponibili a livello dell'Unione, è opportuno che il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti sia conforme al presente regolamento e si basi, in particolare, sul regolamento (UE) 2021/1153. Inoltre il finanziamento della rete dovrebbe basarsi anche sul finanziamento e sugli strumenti di finanziamento previsti da altri atti del diritto dell'Unione, tra i quali InvestEU istituito dal regolamento (UE) 2021/523 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰, il dispositivo per la ripresa e la resilienza istituito dal regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹, la politica di coesione di cui all'articolo 174 TFUE, Orizzonte Europa, il Fondo per l'innovazione istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²² e altri strumenti di finanziamento istituiti dalla Banca europea per gli investimenti. Al fine di consentire il finanziamento di progetti di interesse comune, i riferimenti alle "piattaforme logistiche multimodali", alle "autostrade del mare" e alle "applicazioni telematiche" di cui al regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere rispettivamente intesi come riferimenti ai "terminali merci multimodali", allo "spazio marittimo europeo" e ai "sistemi TIC per i trasporti" quali definiti nel presente regolamento. Con la stessa finalità, i riferimenti alla "rete centrale" presenti nel regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere intesi come comprensivi della "rete centrale estesa" come specificato nel presente regolamento.

²⁰ Regolamento (UE) 2021/523 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 marzo 2021, che istituisce il programma InvestEU e che modifica il regolamento (UE) 2015/1017 (GU L 107 del 26.3.2021, pag. 30).

²¹ Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 17).

²² Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

- (92) Il conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per quanto concerne la decarbonizzazione e la digitalizzazione del sistema di trasporto nell'Unione, necessita di un solido quadro normativo. Gli Stati membri dovrebbero attuare riforme ambiziose per affrontare le sfide del trasporto sostenibile individuate nel semestre europeo. Il dispositivo per la ripresa e la resilienza sostiene tanto le riforme quanto gli investimenti volti a rendere i trasporti più sostenibili, ridurre le emissioni e migliorare la sicurezza e l'efficienza. Le misure pertinenti a tal fine sono incluse nei piani per la ripresa e la resilienza approvati.
- (93) Al fine di aggiornare le mappe e l'elenco di porti, aeroporti, terminali e nodi urbani che figurano negli allegati I e II del presente regolamento per tenere conto delle possibili modifiche derivanti in particolare dall'uso effettivo di determinati elementi dell'infrastruttura di trasporto analizzati a fronte di soglie quantitative prestabilite e per modificare i tracciati dei corridoi di trasporto europei di cui all'allegato III del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alle modifiche degli allegati I, II e III del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²³. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

²³ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (94) Al fine di garantire la certezza del diritto e consentire una pianificazione strategica a lungo termine, è essenziale mantenere la rete transeuropea dei trasporti il più stabile possibile e limitare i potenziali aggiornamenti della rete a criteri oggettivi e trasparenti stabiliti nel presente regolamento.
- (95) 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.
- (96) Al fine di garantire la corretta ed efficace attuazione degli obblighi previsti dal presente regolamento, la Commissione sostiene gli Stati membri attraverso lo strumento di sostegno tecnico istituito dal regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴ fornendo competenze tecniche personalizzate per progettare e attuare le riforme, comprese quelle che promuovono lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.
- (97) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda la concessione di esenzioni da taluni requisiti del presente regolamento nonché per l'adozione di atti di esecuzione che specificano i livelli d'acqua di riferimento, che stabiliscono una metodologia per la raccolta dei dati sulla mobilità urbana da parte degli Stati membri, per l'adozione di atti di esecuzione per l'attuazione di corridoi di trasporto europei, per l'attuazione di tratte transfrontaliere e per le due priorità orizzontali. Se previsto dal presente regolamento, è altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵.

²⁴ Regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 febbraio 2021, che istituisce uno strumento di sostegno tecnico (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 1).

²⁵ 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).

- (98) Le disposizioni relative alle linee ferroviarie, e in particolare l'eventuale obbligo di collegare a queste ultime aeroporti e porti, nonché le disposizioni relative ai terminali merci multimodali non dovrebbero applicarsi a Cipro, a Malta, alle isole e alle regioni ultraperiferiche finché sul loro territorio non sia creata una rete ferroviaria. Le disposizioni relative ai parcheggi sicuri e protetti non dovrebbero applicarsi a tali Stati membri, alle isole e alle regioni ultraperiferiche, in quanto tali spazi di parcheggio non sono essenziali in mancanza di traffico merci su strada in transito sul loro territorio.
- (99) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, in particolare l'istituzione e lo sviluppo coordinati della rete transeuropea dei trasporti, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma possono invece, a motivo 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 (TUE). Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (100) È necessario modificare il regolamento (UE) 2021/1153 al fine di adattarne le disposizioni in considerazione dell'integrazione dei corridoi della rete centrale nei corridoi di trasporto europei. La definizione e il tracciato dei corridoi di trasporto europei dovrebbero essere specificati nel presente regolamento e dovrebbero sostituire i corridoi della rete centrale quali definiti nel regolamento (UE) 2021/1153.

(101) È necessario modificare il regolamento (UE) n. 913/2010 al fine di adattarne le disposizioni in considerazione dell'integrazione dei corridoi ferroviari merci nei corridoi di trasporto europei.

(102) È opportuno abrogare il regolamento (UE) n. 1315/2013,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I

Principi generali

Articolo 1

Oggetto

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

Articolo 2

Ambito di applicazione

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

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) "progetto di interesse comune": un progetto realizzato a norma del presente regolamento;

- 2) "paese vicino": un paese terzo che rientra nell'ambito di applicazione della politica europea di vicinato, della politica di allargamento, dello Spazio economico europeo, dell'Associazione europea di libero scambio o dell'accordo sugli scambi e la cooperazione tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra²⁶;
- 3) "regione NUTS": una regione istituita dal regolamento (CE) n. 1059/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷ e classificata nell'allegato I di tale regolamento;
- 4) "tratta transfrontaliera": la tratta che assicura la continuità di un progetto di interesse comune su entrambi i lati di una frontiera, situata tra i nodi urbani più vicini alla frontiera di due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese vicino;
- 5) "strozzatura": barriera fisica, tecnica, funzionale, operativa o amministrativa che comporta un'interruzione in un sistema, compresa una congestione o una paralisi sistematica, compromettendo la continuità del traffico per i flussi a lunga distanza o transfrontalieri;
- 6) "nodo urbano": un'area urbana nella quale elementi dell'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti per i passeggeri e le merci, come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, terminali autobus e terminali merci multimodali, sia interni che circostanti all'area urbana, sono collegati con altri elementi di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale, compresa l'infrastruttura per i modi attivi;

²⁶ GU L 149 del 30.4.2021, pag. 10.

²⁷ Regolamento (CE) n. 1059/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativo all'istituzione di una classificazione comune delle unità territoriali per la statistica (NUTS) (GU L 154 del 21.6.2003, pag. 1).

- 7) "rete isolata": una rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm;
- 8) "trasporto multimodale": trasporto di passeggeri o merci o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto;
- 9) "servizio digitale di mobilità multimodale": il "servizio digitale di mobilità multimodale" quale definito all'articolo 4, punto 24), della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸;
- 10) "interoperabilità": la capacità, anche alla luce di tutte le condizioni regolamentari, tecniche, amministrative e operative, dell'infrastruttura, compresa l'infrastruttura digitale in un segmento o modo di trasporto e tra diversi modi di trasporto, di consentire flussi sicuri e ininterrotti di traffico e di informazioni, atti a conseguire i livelli di rendimento richiesti per detto segmento o modo dell'infrastruttura;
- 11) "nodo passeggeri multimodale": un punto di collegamento tra almeno due modi di trasporto per passeggeri nel contesto del quale sono garantiti le informazioni sui viaggi, l'accesso ai trasporti pubblici e i trasferimenti tra modi di trasporto, come i parcheggi di scambio, e che funge da interfaccia all'interno dei nodi urbani e tra di essi e tra nodi urbani e reti di trasporto a più lungo raggio;

²⁸ 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).

- 12) "terminale merci multimodale": struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto o tra due sistemi ferroviari diversi e per il deposito temporaneo delle merci, ad esempio i terminali presso porti interni o marittimi, lungo vie navigabili interne e presso aeroporti, come pure i terminali ferroviario-stradali;
- 13) "piano urbano di mobilità sostenibile" o "PUMS": documento per la pianificazione strategica della mobilità, volto a migliorare in modo sostenibile l'accessibilità alla zona urbana funzionale e la mobilità all'interno della stessa, comprese le zone di pendolarismo in tale area urbana o nelle sue vicinanze, per le persone, le imprese e le merci, ai fini in particolare di una migliore qualità della vita;
- 14) "modo attivo": il trasporto di persone o merci mediante mezzi non motorizzati, basati sull'attività motoria umana, compresi i veicoli con propulsione ausiliaria elettrica di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera h, del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹;

²⁹ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

- 15) "sistemi TIC per i trasporti": sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e applicazioni che utilizzano tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione, del posizionamento o della localizzazione, comprese le tecnologie spaziali, che consentono di trattare, conservare e scambiare i dati e le informazioni necessari per gestire con efficacia le infrastrutture, la mobilità e il traffico sulla rete transeuropea dei trasporti, segnalare informazioni pertinenti alle autorità e fornire servizi che apportano un valore aggiunto a cittadini, spedizionieri e operatori, compresi sistemi per un uso della rete resiliente, sicuro, protetto, ecologico ed efficiente sotto il profilo della capacità; tali sistemi comprendono i sistemi, le tecnologie e i servizi di cui ai punti da 16) a 22) e possono includere anche dispositivi di bordo con i corrispondenti componenti dell'infrastruttura o digitali;
- 16) "sistemi di trasporto intelligenti" o "ITS": "sistemi di trasporto intelligenti" quali definiti all'articolo 4, punto 1), della direttiva 2010/40/UE;
- 17) "sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione" o "VTMIS": il sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione" istituito dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰;

³⁰ 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).

- 18) "servizi d'informazione fluviale" o "RIS": "servizi d'informazione fluviale (River Information Services - RIS)" quali definiti all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³¹;
- 19) "sistema di interfaccia unica marittima europea" o "EMSWe": il "sistema di interfaccia unica marittima europea" (European Maritime Single Window environment - "EMSWe") quale definito all'articolo 2, punto 1), del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio³²;
- 20) "sistema di servizi di gestione del traffico aereo/navigazione aerea" o "sistema ATM/ANS": un "sistema ATM/ANS" quale definito all'articolo 3, punto 7), del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio³³;

³¹ 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).

³² Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64).

³³ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

- 21) "sistema europeo di gestione del traffico ferroviario" o "ERTMS": il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System - ERTMS), quale definito al punto 2.2. dell'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione³⁴ e, nel contesto dei termini di attuazione, si fa riferimento al sistema di protezione dei treni di classe A e a qualsiasi sistema radio di classe A di cui a tale regolamento;
- 22) "ERTMS radio": l'applicazione di livello 2 del sistema europeo di controllo dei treni (European Train Control System - ETCS) che non richiede segnali lungo la linea e utilizza un sistema radio di classe A per lo scambio di dati relativi e non alla sicurezza tra binario e treno a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione;
- 23) "sistemi di classe B": "sistemi di classe B" quali definiti al punto 3. dell'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione;
- 24) "porto marittimo": un "porto marittimo" quale definito all'articolo 2, punto 16), del regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁵;

³⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione, del 10 agosto 2023, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 380).

³⁵ Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1).

- 25) "trasporto marittimo a corto raggio": il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nelle acque geografiche di uno o più Stati membri o tra porti situati nelle acque degli Stati membri e porti situati nelle acque di paesi terzi adiacenti con una linea costiera sui mari ai confini delle acque di uno o più Stati membri;
- 26) "informazioni elettroniche sul trasporto merci" o "eFTI": le "informazioni elettroniche sul trasporto merci" quali definite all'articolo 3, punto 4), del regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁶;
- 27) "cielo unico europeo" o "SES": i sistemi stabiliti a norma dei regolamenti (CE) n. 549/2004³⁷, (CE) n. 550/2004³⁸, (CE) n. 551/2004³⁹ e (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio volti a rafforzare le norme in materia di sicurezza del traffico aereo, a contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo nonché a migliorare le prestazioni complessive dei servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo per il traffico aereo generale;
- 28) "vertiporto": una zona utilizzata per il decollo e l'atterraggio di un aeromobile a decollo e atterraggio verticali (VTOL, *vertical take-off and landing*);

³⁶ Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

³⁷ 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).

³⁸ 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).

³⁹ 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).

- 29) "postazione con pontile": una postazione situata in un'area designata del piazzale dell'aeroporto dotata di un pontile di imbarco;
- 30) "postazione remota": una postazione situata in un'area designata del piazzale dell'aeroporto non dotata di un pontile di imbarco;
- 31) "progetto SESAR": il progetto di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa, inteso a dotare l'Unione di un'infrastruttura di gestione del traffico aereo ad alte prestazioni, standardizzata e interoperabile, e che consiste in un ciclo di innovazione comprendente la fase di definizione di SESAR, la fase di sviluppo di SESAR e la fase di realizzazione di SESAR;
- 32) "cosmodromo": un'installazione per il collaudo e il lancio di veicoli spaziali;
- 33) "progetto Ferrovie europee": un progetto dell'impresa comune "Ferrovie europee" istituita dal regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio⁴⁰ o dell'impresa comune precedente, Shift2Rail;
- 34) "piano generale ATM europeo": il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio⁴¹ e successive modifiche;

⁴⁰ Regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio, del 19 novembre 2021, che istituisce le imprese comuni nell'ambito di Orizzonte Europa che abroga i regolamenti (CE) n. 219/2007, (UE) n. 557/2014, (UE) n. 558/2014, (UE) n. 559/2014, (UE) n. 560/2014, (UE) n. 561/2014 e (UE) n. 642/2014 (GU L 427 del 30.11.2021, pag. 17).

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

- 35) "governance del trasporto ferroviario di merci": gli organi di governance di cui all'articolo 8 del regolamento (UE) n. 913/2010;
- 36) "manutenzione": i lavori destinati a mantenere le condizioni e la capacità dell'infrastruttura esistente in modo da fornire un livello di servizio adattato al flusso di traffico e un elevato livello di sicurezza durante il suo ciclo di vita;
- 37) "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, sanitario, 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;
- 38) "combustibili alternativi": "combustibili alternativi" quali definiti all'articolo 2, punto 4), del regolamento (UE) 2023/1804;
- 39) "area di parcheggio sicura e protetta": un'area di parcheggio accessibile ai conducenti che effettuano il trasporto di merci o di passeggeri, che soddisfa i requisiti elencati all'articolo 8 bis, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴² e che è stata certificata secondo le norme e le procedure dell'Unione di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 2, del medesimo regolamento;

⁴² Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- 40) "sistema di pesatura in movimento": un sistema automatico installato sull'infrastruttura stradale con l'obiettivo di individuare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che potrebbero aver superato i limiti di peso pertinenti, conformemente alla direttiva 96/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴³;
- 41) "decisione di autorizzazione del progetto": una decisione o una serie di decisioni, anche di carattere amministrativo, adottate simultaneamente o successivamente da una o più autorità di uno Stato membro, a esclusione delle autorità amministrative e giurisdizionali competenti a conoscere dei ricorsi, in virtù di un ordinamento giuridico interno e di un diritto amministrativo nazionale che stabiliscono se il promotore di un progetto ha diritto a realizzare un progetto nell'area geografica interessata sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa o sulla rete globale, fatte salve altre decisioni eventualmente adottate nell'ambito di una procedura di ricorso amministrativo o giurisdizionale.

Articolo 4

Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti

1. L'obiettivo generale dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti è creare un'unica rete di trasporto multimodale di qualità elevata a livello di Unione.

⁴³ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

2. La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti sostenibile, sicuro, efficiente, resiliente, che aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. La rete transeuropea dei trasporti dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:
- a) la sostenibilità, attraverso:
 - i) la promozione della mobilità a emissioni zero e a basse emissioni in linea con i pertinenti obiettivi dell'Unione in materia di riduzione delle emissioni di CO₂;
 - ii) la possibilità di ricorrere maggiormente a modi di trasporto più sostenibili, in particolare sviluppando ulteriormente una rete ferroviaria per il trasporto passeggeri a lunga distanza interoperabile, anche ad alta velocità, e una rete ferroviaria per il trasporto merci interoperabile, nonché una rete affidabile per il trasporto per vie navigabili interne e per il trasporto marittimo a corto raggio per i passeggeri e le merci in tutta l'Unione;
 - iii) una maggiore protezione dell'ambiente;
 - iv) una riduzione delle esternalità negative, comprese quelle relative all'ambiente, al clima, alla sanità, alla congestione e agli incidenti, per esempio mediante sistemi di ecoincentivi; o
 - v) una maggiore sicurezza energetica;

- b) la coesione, attraverso:
 - i) l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, prestando particolare attenzione alle regioni ultraperiferiche e alle altre regioni remote, insulari, periferiche e montane, nonché alle zone scarsamente popolate;
 - ii) la riduzione del divario esistente a livello di qualità dell'infrastruttura e la promozione dell'interoperabilità tra i sistemi digitali di tutti i modi di trasporto, con una capacità di rete adeguata, fra regioni e Stati membri;
 - iii) sia per il traffico passeggeri che per il traffico merci, il coordinamento e l'interconnessione efficienti tra le infrastrutture di trasporto per il traffico a lunga distanza e il traffico regionale e locale al fine di agevolare i servizi di trasporto, anche presso i nodi urbani; o
 - iv) un'infrastruttura di trasporto che rispecchia le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata di tutte le regioni europee;
- c) l'efficienza, attraverso:
 - i) la rimozione delle strozzature dell'infrastruttura e la realizzazione di collegamenti mancanti, sia all'interno delle infrastrutture di trasporto che nei punti di collegamento tra di esse, all'interno dei territori degli Stati membri e tra di essi, in particolare nelle tratte transfrontaliere, nonché la connessione, se del caso, alla rete transeuropea dei trasporti nei paesi terzi;

- ii) la rimozione delle strozzature dell'interoperabilità, comprese le carenze in materia di digitalizzazione;
 - iii) l'interoperabilità di reti di trasporto nazionali, regionali e locali;
 - iv) l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto, anche nei nodi urbani;
 - v) la promozione di trasporti economicamente efficienti e di alta qualità, che contribuiscano a una crescita economica e a una competitività maggiori;
 - vi) un uso più efficiente dell'infrastruttura nuova ed esistente in esercizio, per esempio nel settore ferroviario;
 - vii) l'applicazione efficace in termini di costi di sistemi digitali e concetti operativi e tecnologici interoperabili e innovativi; o
 - viii) un maggiore coordinamento dei lavori infrastrutturali tra gli Stati membri riguardo ai progetti transfrontalieri;
- d) maggiori benefici per tutti gli utenti, attraverso:
- i) la garanzia dell'accessibilità per gli utenti e il soddisfacimento delle loro esigenze di mobilità e trasporto, tenendo conto in particolare delle esigenze delle persone in situazioni di vulnerabilità, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta e le persone che vivono in regioni remote, incluse le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montane, nonché in zone scarsamente popolate;

- ii) la garanzia di norme sicure e di elevata qualità, compresa la qualità dei servizi per tutti gli utenti, sia per il trasporto di passeggeri che per il trasporto di merci;
- iii) il sostegno alla qualità, all'efficienza e alla sostenibilità dei servizi di trasporto, che devono essere accessibili, anche in termini di costo;
- iv) il sostegno a una mobilità che sia adatta al contesto dei cambiamenti climatici e resiliente ai rischi naturali e ai disastri provocati dall'uomo e che faciliti l'attuazione efficiente e rapida di servizi di emergenza e di soccorso, anche per le persone con disabilità o a mobilità ridotta;
- v) la garanzia della resilienza dell'infrastruttura, in particolare sulle tratte transfrontaliere;
- vi) l'offerta di soluzioni di trasporto alternative, anche su altri modi di trasporto, in caso di perturbazioni della rete;
- vii) il sostegno a modi di mobilità attivi rafforzando l'accessibilità e la qualità dell'infrastruttura connessa, migliorando in tal modo la sicurezza e la salute degli utenti attivi dell'infrastruttura e promuovendo i benefici ambientali di tali modi di trasporto;
- viii) il sostegno a una mobilità senza soluzione di continuità nell'Unione; o
- ix) la garanzia di una manutenzione adeguata destinata a fornire, per l'infrastruttura esistente, un livello di servizio adattato al flusso di traffico e un elevato livello di sicurezza durante il ciclo di vita dell'infrastruttura.

Articolo 5

Rete resiliente ed efficiente sotto il profilo delle risorse e protezione dell'ambiente

1. La rete transeuropea dei trasporti è pianificata, sviluppata e gestita in modo efficiente sotto il profilo delle risorse e nel rispetto dei requisiti ambientali applicabili a livello di Unione e nazionale, attraverso:
 - a) lo sviluppo di nuove infrastrutture, il miglioramento e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto esistenti, in particolare includendo la manutenzione durante il ciclo di vita delle infrastrutture nella fase di pianificazione della costruzione o del miglioramento delle infrastrutture e mantenendo le infrastrutture operative;
 - b) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture;
 - c) la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi, contribuendo in tal modo alla diffusione delle tecnologie di decarbonizzazione;
 - d) la diffusione di nuove tecnologie e sistemi TIC per i trasporti per preservare o migliorare le prestazioni dell'infrastruttura, ove tale diffusione sia economicamente giustificata o necessaria per migliorare la sicurezza e la protezione;
 - e) l'ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura, in particolare attraverso una gestione efficiente della capacità e del traffico, favorendo la multimodalità e il passaggio a modelli di mobilità più sostenibili, compreso lo sviluppo di servizi di trasporto multimodale sostenibili, attraenti ed efficienti;

- f) la presa in considerazione e l'ottimizzazione delle possibili sinergie con altre reti, in particolare le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni, compresa, se del caso, l'intera rete elettrica al fine di garantire la coerenza tra la pianificazione dell'infrastruttura di ricarica e la rispettiva pianificazione della rete, nonché la presa in considerazione delle possibili sinergie con il duplice uso dell'infrastruttura individuata nel documento dal titolo "Requisiti militari ai fini della mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE", approvato dal Consiglio il 26 giugno 2023 e il 23 ottobre 2023, e in qualsiasi successivo documento di revisione di tali requisiti approvato successivamente, nonché con l'infrastruttura ciclistica, comprese le piste ciclabili a lunga percorrenza;
- g) lo sviluppo di infrastrutture ecologiche, sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici, tenendo conto dei modi attivi, e la promozione di nuove tecnologie volte a decarbonizzare la costruzione delle infrastrutture di trasporto, anche attraverso l'uso di materiali efficienti in termini di risorse e immuni dagli effetti del clima, progettate per ridurre il più possibile gli effetti negativi sulla salute dei cittadini che vivono nelle aree circostanti la rete e sull'ambiente, compresi quelli dovuti all'inquinamento atmosferico e acustico, nonché il degrado degli ecosistemi; e

h) un'adeguata considerazione della resilienza della rete dei trasporti e dell'infrastruttura e dei servizi della stessa, in particolare nelle tratte transfrontaliere, per quanto riguarda i cambiamenti climatici e il contesto geopolitico, i rischi naturali e i disastri provocati dall'uomo, nonché le perturbazioni intenzionali o non intenzionali, al fine di far fronte a tali sfide, consentire una risposta adeguata e una ripresa tempestiva da tali perturbazioni e agevolare le catene di approvvigionamento.

2. Nella pianificazione e nello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, gli Stati membri possono adeguare il tracciato dettagliato della rotta delle tratte tenendo conto delle circostanze particolari nelle varie parti dell'Unione, quali le caratteristiche topografiche delle regioni interessate e le considerazioni ambientali, garantendo nel contempo il rispetto del presente regolamento. Tale adeguamento non va al di là di quanto consentito dalla pertinente decisione di autorizzazione del progetto conformemente al requisito di cui all'articolo 58, paragrafo 1, lettera g).

3. Le valutazioni ambientali di piani e progetti sono effettuate in conformità della direttiva 92/43/CEE⁴⁴ del Consiglio, delle direttive 2000/60/CE⁴⁵, 2001/42/CE⁴⁶, 2002/49/CE⁴⁷, 2009/147/CE⁴⁸ del Parlamento europeo e del Consiglio e della direttiva 2011/92/UE. Per i progetti di interesse comune per i quali la procedura di appalto per una valutazione ambientale non è ancora stata avviata al ... [data di entrata in vigore del presente regolamento], dovrebbe essere valutata anche la conformità al principio "non arrecare un danno significativo".

Articolo 6

Sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti

1. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 5, e salvo diversamente specificato nel presente regolamento, la rete transeuropea dei trasporti è sviluppata gradualmente in tre fasi:
- a) completamento di una rete centrale entro il 31 dicembre 2030;

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).

⁴⁸ 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).

- b) completamento di una rete centrale estesa entro il 31 dicembre 2040; e
- c) completamento di una rete globale entro il 31 dicembre 2050.

Lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti è conseguito in particolare mediante l'attuazione di una struttura per tale rete con un approccio metodologico coerente e trasparente, comprendente una rete centrale, una rete centrale estesa e una rete globale, con nodi di trasporto e urbani come punti di collegamento multimodali tra il traffico di lungo raggio e le reti di trasporto regionali e locali.

- 2. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale.
- 3. La rete centrale e la rete centrale estesa sono costituite da quelle parti della rete transeuropea dei trasporti che devono essere sviluppate in via prioritaria e completate nel rispetto dei termini previsti al paragrafo 1, ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Articolo 7

Corridoi di trasporto europei

I corridoi di trasporto europei sono costituiti dalle parti della rete centrale o della rete centrale estesa che rivestono la più alta importanza strategica per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri sostenibili e multimodali in Europa, nonché per lo sviluppo di infrastrutture interoperabili di qualità elevata e dalle prestazioni operative elevate.

Articolo 8

Progetti di interesse comune

1. I progetti di interesse comune contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto esistenti o misure che promuovono l'uso efficiente della rete sotto il profilo delle risorse.
2. I progetti di interesse comune:
 - a) dimostrano di possedere un valore aggiunto europeo contribuendo al raggiungimento degli obiettivi che rientrano in almeno due delle quattro categorie di cui all'articolo 4, paragrafo 2; e

- b) sono economicamente sostenibili sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o, nel caso di zone scarsamente popolate o di progetti essenziali per il duplice uso dell'infrastruttura, apportano un contributo positivo allo sviluppo della rete sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico.
3. Un progetto di interesse comune comprende il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità, le procedure per l'ottenimento di permessi, la costruzione, la gestione, la manutenzione e la valutazione.
4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i progetti di interesse comune siano realizzati in conformità del pertinente diritto dell'Unione e nazionale, e in particolare del diritto dell'Unione in materia di ambiente, protezione del clima, sicurezza, protezione, concorrenza, aiuti di Stato, appalti pubblici, sanità pubblica e accessibilità, nonché degli atti giuridici dell'Unione e della legislazione nazionale in materia di non discriminazione.
5. 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.
6. La Commissione può raccomandare agli Stati membri di istituire entità uniche per il coordinamento, la costruzione o la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri di interesse comune, in particolare per quelli complessi e su vasta scala. Il coordinatore europeo competente gode dello status di osservatore in seno al consiglio di vigilanza o a un analogo organo direttivo di detta entità unica.

7. Gli Stati membri si adoperano per garantire che i progetti di interesse comune siano attuati in modo tempestivo ed efficiente.
8. L'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico è applicata dagli Stati membri secondo un approccio riconosciuto e armonizzato al fine di consentire una valutazione trasparente e comparativa di tali progetti.

Articolo 9

Cooperazione con i paesi terzi

1. L'Unione può cooperare con i paesi terzi al fine di collegare la rete transeuropea dei trasporti con le loro reti infrastrutturali mediante progetti di interesse comune, se del caso, in modo da rafforzare la crescita economica e la competitività sostenibili, e in particolare al fine di:
 - a) promuovere l'estensione ai paesi terzi della politica della rete transeuropea dei trasporti insieme ad altre pertinenti politiche dell'Unione, in particolare nei settori dell'ambiente e della protezione del clima;
 - b) assicurare il collegamento tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti di trasporto dei paesi terzi ai valichi di frontiera, anche nel territorio di un paese terzo facente parte del corridoio di trasporto europeo, al fine di garantire flussi di traffico, verifiche di frontiera, sorveglianza di frontiera e altre procedure di controllo alla frontiera senza soluzione di continuità;

- c) assicurare, nel territorio dei paesi terzi, il collegamento tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti di trasporto di tali paesi terzi, in particolare al fine di agevolare, ove pertinente e opportuno, il trasporto ferroviario con i paesi terzi;
- d) completare le infrastrutture di trasporto dei paesi terzi che fungono da collegamento fra sezioni della rete transeuropea dei trasporti situate nell'Unione;
- e) promuovere l'interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti e delle reti dei paesi terzi;
- f) facilitare il trasporto marittimo e promuovere le rotte del trasporto marittimo a corto raggio con i paesi terzi, a condizione che non contribuiscano alla rilocalizzazione delle emissioni di CO₂;
- g) facilitare il trasporto per vie navigabili interne con i paesi terzi;
- h) 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;
- i) collegare e implementare sistemi TIC per i trasporti in tali paesi terzi; e
- j) promuovere la decarbonizzazione dei trasporti, in particolare mediante la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei paesi terzi al fine di creare una rete continua collegata alla rete transeuropea dei trasporti.

2. L'allegato IV comprende le mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti estesa a specifici paesi vicini, nelle quali sono specificate, ove applicabile, una rete centrale e una rete globale conformemente ai criteri di cui al presente regolamento.
3. Nessuna disposizione del presente articolo implica il diritto ad alcun tipo di contributo finanziario dell'Unione a favore di progetti nei paesi terzi nel quadro di altri atti giuridici dell'Unione.

Capo II

Disposizioni generali

Articolo 10

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

1. La rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale:
 - a) sono quelle specificate nelle mappe di cui all'allegato I e negli elenchi di cui all'allegato II;
 - b) sono ulteriormente specificate attraverso la descrizione dei componenti dell'infrastruttura;

- c) soddisfano i requisiti relativi alle infrastrutture di trasporto stabiliti nel presente capo e nei capi III e IV; e
- d) costituiscono la base per l'individuazione di progetti di interesse comune.

2. La rete centrale e la rete centrale estesa sono costituite da quelle parti della rete transeuropea dei trasporti il cui sviluppo è prioritario ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica della rete transeuropea dei trasporti.

I riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) 2021/1153 si intendono come comprensivi della "rete centrale estesa" ai sensi del presente regolamento.

I riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) 2023/1804 si intendono fatti alla "rete centrale" ai sensi del presente regolamento.

I riferimenti alla "rete globale" di cui al regolamento (UE) 2023/1804 si intendono fatti alla "rete centrale estesa" e alla "rete globale" ai sensi del presente regolamento.

3. I nodi della rete figurano nell'allegato II e comprendono nodi urbani e nodi di trasporto (aeroporti, porti marittimi e interni, terminali ferroviario-stradali e terminali lungo vie navigabili interne).

4. Gli Stati membri adottano le misure adeguate riguardo alla rete centrale, alla rete centrale estesa e alla rete globale che devono essere sviluppate affinché siano conformi al presente regolamento entro le date indicate all'articolo 6, paragrafo 1, salvo diversamente specificato nel presente regolamento.

Articolo 11

Disposizioni generali per i corridoi di trasporto europei

1. I nove corridoi di trasporto europei specificati nelle mappe di cui all'allegato III sono:
- a) Atlantico;
 - b) Mar Baltico - Mar Nero - Mar Egeo;
 - c) Mar Baltico - Mar Adriatico;
 - d) Mediterraneo;
 - e) Mare del Nord - Reno - Mediterraneo;
 - f) Mare del Nord - Baltico;

- g) Reno - Danubio;
- h) Scandinavo - Mediterraneo;
- i) Balcani occidentali - Mediterraneo orientale.

2. Gli Stati membri adottano le misure adeguate riguardo ai corridoi di trasporto europei che devono essere sviluppati affinché siano conformi al presente regolamento, entro il 31 dicembre 2030 per la loro infrastruttura che fa parte della rete centrale ed entro il 31 dicembre 2040 per la loro infrastruttura che fa parte della rete centrale estesa, salvo diversamente specificato nel presente regolamento.

3. Fatta salva l'approvazione dello Stato membro interessato conformemente all'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 62 del presente regolamento per modificare entro i limiti di cui all'articolo 7 del presente regolamento il tracciato dei corridoi di trasporto europei di cui all'allegato III del presente regolamento, al fine di tenere conto dell'evoluzione dei flussi commerciali principali e del traffico o di modifiche sostanziali della rete. Per quanto riguarda le modifiche dei tracciati dei corridoi che interessano parti del territorio dei paesi vicini, tali atti delegati si basano su accordi ad alto livello relativi alle reti di infrastruttura di trasporto tra l'Unione e i paesi vicini interessati.

Articolo 12

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

1. Nello sviluppo della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale è attribuita priorità generale alle misure necessarie per:
 - a) aumentare la quota e, se del caso, la capacità di trasporto di merci e di passeggeri più sostenibili, in particolare ai fini della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento e di un aumento dei benefici sociali ed economici derivanti dai trasporti;
 - b) garantire una maggiore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'Unione, tenendo conto della coesione territoriale e sociale, compreso il caso specifico delle regioni ultraperiferiche e di altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose, nonché delle zone scarsamente popolate;
 - c) garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi, compresi modi di mobilità attivi nelle aree urbane;
 - d) realizzare i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature, in particolare nelle tratte transfrontaliere;

- e) realizzare l'infrastruttura necessaria che assicuri una circolazione senza soluzione di continuità di veicoli, navi e aeromobili a emissioni zero e a basse emissioni e di navi e aeromobili che utilizzano combustibili che contribuiscono alla riduzione delle emissioni generate dai trasporti e all'aumento della sicurezza energetica;
- f) promuovere l'utilizzo efficiente, senza soluzione di continuità e sostenibile dell'infrastruttura e, ove necessario, aumentare la capacità;
- g) mantenere operative le infrastrutture esistenti e migliorarne o preservarne la qualità in termini di sicurezza, protezione, efficienza del sistema di trasporto e delle operazioni di trasporto, resilienza ai cambiamenti climatici e alle catastrofi, prestazioni ambientali e continuità dei flussi di traffico;
- h) migliorare la qualità dei servizi e le condizioni sociali per i lavoratori dei trasporti e l'accessibilità per tutti gli utenti, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta e altre persone in situazioni di vulnerabilità, impedendo e riducendo la povertà dei trasporti;
- i) migliorare la digitalizzazione, consentire l'applicazione digitale a norma del diritto dell'Unione e sviluppare l'automazione, in particolare attraverso l'attuazione e la diffusione di sistemi TIC per i trasporti; o
- j) adattare, ove necessario e tenendo conto degli obblighi costituzionali di taluni Stati membri, l'infrastruttura a un duplice uso al fine di rispondere alle esigenze civili e di difesa, prestando particolare attenzione agli itinerari necessari per i movimenti di forze militari con breve preavviso e su vasta scala.

2. Al fine di integrare le misure di cui al paragrafo 1, è prestata particolare attenzione alle misure necessarie per:
- a) contribuire a mitigare l'esposizione delle aree urbane e, se del caso, delle zone sensibili densamente popolate, agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;
 - b) ottimizzare l'uso dell'infrastruttura, in particolare attraverso una gestione efficiente della capacità, la gestione del traffico e prestazioni operative migliori;
 - c) contribuire agli effetti positivi sulla salute e sull'ambiente promuovendo l'uso di modi di mobilità attivi attraverso lo sviluppo di infrastrutture corrispondenti per gli spostamenti in bicicletta e a piedi;
 - d) garantire a tutti i partecipanti al mercato un accesso non discriminatorio all'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti; o
 - e) garantire un attraversamento efficiente delle frontiere per il trasporto merci, tenendo conto dei tempi di attesa.

Articolo 13

Priorità generali per i corridoi di trasporto europei

Nello sviluppo dei corridoi di trasporto europei è attribuita priorità generale alle misure necessarie per:

- a) sviluppare una rete ferroviaria per il trasporto di merci ad alte prestazioni, senza soluzione di continuità e pienamente interoperabile in tutta l'Unione;
- b) sviluppare una rete ferroviaria per il trasporto passeggeri ad alte prestazioni interoperabile, anche ad alta velocità, che colleghi i nodi urbani in tutta l'Unione;
- c) sviluppare un'infrastruttura efficiente per il trasporto aereo e il trasporto per vie navigabili interne e un'infrastruttura per il trasporto marittimo ben integrata nello spazio marittimo europeo;
- d) sviluppare una rete stradale sicura e protetta, con infrastrutture sufficienti per i combustibili alternativi e aree di parcheggio sicure e protette;
- e) sviluppare soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili;
- f) promuovere l'integrazione intermodale dell'intera catena logistica, interconnessa efficacemente nei nodi di trasporto e urbani;
- g) realizzare l'infrastruttura necessaria che assicuri una circolazione senza soluzione di continuità di veicoli, navi e aeromobili a emissioni zero e a basse emissioni e di navi e aeromobili che utilizzano combustibili che contribuiscono alla riduzione delle emissioni generate dai trasporti e all'aumento della sicurezza energetica;

- h) realizzare sistemi TIC per i trasporti su tutti i modi di trasporto sulla rete, se del caso, al fine di garantire un utilizzo efficiente dell'infrastruttura e consentire lo scambio digitale di informazioni; o
- i) migliorare i collegamenti tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti infrastrutturali dei paesi vicini, se del caso.

Capo III

Disposizioni specifiche

SEZIONE 1

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Articolo 14

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto ferroviario comprende in particolare:
 - a) linee ferroviarie, inclusi:
 - i) binari;
 - ii) punti;
 - iii) passaggi a livello;

- iv) binari di manovra;
 - v) gallerie;
 - vi) ponti; e
 - vii) infrastrutture che mitigano l'impatto sull'ambiente;
- b) stazioni lungo le linee ferroviarie specificate nelle mappe di cui all'allegato I per il trasferimento di passeggeri all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;
 - c) impianti di servizio ferroviari lungo le linee ferroviarie specificate nelle mappe di cui all'allegato I diversi dalle stazioni passeggeri, quali definiti all'articolo 3, punto 11), della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁹, in particolare scali di smistamento, aree di composizione dei treni, aree di manovra, aree di deposito, centri di manutenzione, altre infrastrutture tecniche quali quelle di pulizia e di lavaggio, impianti e attrezzature di soccorso e impianti di rifornimento di combustibile, nonché impianti automatici per il cambio dello scartamento;
 - d) i collegamenti delle vie di accesso ferroviarie fino ai terminali merci multimodali collegati su rotaia, comprese le vie di accesso ferroviarie fino ai terminali merci multimodali presso porti interni e marittimi e aeroporti, nonché le vie di accesso ferroviarie fino agli scali di smistamento di cui all'allegato II, punto 2, lettera c), della direttiva 2012/34/UE;

⁴⁹ 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).

- e) il controllo-comando e il segnalamento a terra;
 - f) le infrastrutture energetiche a terra;
 - g) le infrastrutture relative agli impianti per i combustibili alternativi;
 - h) le attrezzature connesse; e
 - i) i sistemi TIC per i trasporti.
2. L'attrezzatura tecnica connessa alle linee ferroviarie può comprendere i sistemi di elettrificazione, le attrezzature per la salita e la discesa dei passeggeri e il carico e lo scarico delle merci nelle stazioni e nei terminali, nonché tecnologie innovative nella loro fase di diffusione.

Articolo 15

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale

1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura ferroviaria della rete globale sia conforme:
- a) alla direttiva (UE) 2016/797 e ai relativi atti di esecuzione adottati allo scopo di conseguire l'interoperabilità della rete globale; e

- b) ai requisiti delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) adottate a norma degli articoli 4 e 5 della direttiva (UE) 2016/797, fatte salve le esenzioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, di detta direttiva.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, l'infrastruttura ferroviaria della rete globale, tranne i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d):

- a) sia completamente elettrificata, sia in termini di binari che di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra;
- b) consenta, senza autorizzazione speciale, un carico per asse di almeno 22,5 tonnellate;
e
- c) consenta, senza autorizzazione speciale, la circolazione di treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m (comprese la locomotiva o le locomotive). Tale requisito è soddisfatto se, sulle linee a doppio binario, almeno una traccia ferroviaria per ogni ora e per direzione in media su base giornaliera può essere assegnata a treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m se richiesto da un'impresa ferroviaria.

3. I requisiti di cui al paragrafo 2, lettere b) e c) si applicano solo sulle linee della rete globale:

- a) che collegano un terminale merci multimodale o un porto marittimo o interno al suo più vicino punto di attraversamento della rete centrale per il trasporto di merci o della rete centrale estesa per il trasporto di merci;
- b) che costituiscono una linea di reinstradamento di una linea che fa parte della rete centrale per il trasporto di merci o della rete centrale estesa per il trasporto di merci;
o

- c) sulle quali circolano più di dieci treni merci al giorno in media in entrambe le direzioni sulla base dei dati relativi all'anno precedente alla notifica.

Entro il ... [tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], gli Stati membri notificano alla Commissione le linee interessate. Per le tratte transfrontaliere, tale notifica è effettuata d'intesa con gli altri Stati membri interessati.

- 4. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, l'infrastruttura ferroviaria della rete globale sui collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), e collegata alle linee ferroviarie utilizzate per il trasporto di merci di cui all'articolo 15, paragrafo 3, soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2, lettere a), b) e c), del presente articolo, a meno che, in relazione ai requisiti di cui al paragrafo 2, lettera c), del presente articolo la Commissione non abbia concesso un'esenzione dall'applicazione dell'articolo 38, paragrafo 3, a norma dell'articolo 38, paragrafo 4.
- 5. Gli Stati membri provvedono affinché sull'infrastruttura ferroviaria della rete globale, in caso di costruzione di una nuova linea, sia rispettato il requisito di cui al paragrafo 2, lettera a) entro il 31 dicembre 2040. I progetti per i quali la valutazione dell'impatto ambientale è stata avviata entro il ... [data di entrata in vigore del presente regolamento] sono esclusi da tale obbligo.
- 6. I requisiti di cui ai paragrafi 2 e 4 non si applicano alle reti isolate.

7. Fatto salvo il paragrafo 6, su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti di cui al presente articolo a motivo di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o di effetti negativi significativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. La richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi in caso di tratte transfrontaliere. Gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta i pareri degli Stati membri limitrofi. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita e in termini del suo impatto significativo sull'interoperabilità e sulla continuità della rete ferroviaria, se del caso. La Commissione tiene debitamente conto dei pareri degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 16

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

1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale e della rete centrale estesa sia conforme all'articolo 15, paragrafo 1.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa, tranne i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), per le linee che fanno parte della rete per il trasporto merci:
 - a) soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b);

- b) consenta, senza autorizzazione speciale, la circolazione di treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m (comprese la locomotiva o le locomotive). Tale requisito è soddisfatto se sono rispettate almeno le seguenti condizioni:
- i) sulle linee a doppio binario, almeno una traccia ferroviaria per ogni due ore e per direzione e non meno di 24 tracce ferroviarie su base giornaliera possono essere assegnate a treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m, se richiesto da un'impresa ferroviaria;
 - ii) sulle linee a binario unico, almeno una traccia ferroviaria per ogni tre ore e per direzione e non meno di 12 tracce ferroviarie su base giornaliera possono essere assegnate a treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m, se richiesto da un'impresa ferroviaria; e
- c) per le tratte ferroviarie che collegano i terminali merci multimodali di due nodi urbani o il terminale merci multimodale di un nodo urbano e un valico di frontiera, oltre il 75 % della lunghezza di ciascuna tratta ferroviaria è progettato per una velocità di almeno 100 km/h per i treni merci sulle linee merci della rete centrale estesa.
3. Gli Stati membri provvedono affinché sull'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa, in caso di costruzione di una nuova linea, sia rispettato il requisito di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a) entro il 31 dicembre 2030. I progetti per i quali la valutazione dell'impatto ambientale è stata avviata entro il ... [data di entrata in vigore del presente regolamento] sono esclusi da tale obbligo.

4. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa, tranne i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), per le linee che fanno parte della rete per il trasporto di passeggeri:
- a) soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sulle linee passeggeri della rete centrale estesa; e
 - b) per le tratte ferroviarie che collegano i nodi passeggeri multimodali di due nodi urbani o i nodi passeggeri multimodali di un nodo urbano e di un valico di frontiera, oltre il 75 % della lunghezza di ciascuna tratta ferroviaria sia progettato per una velocità di almeno 160 km/h per i treni passeggeri sulle linee passeggeri della rete centrale estesa.
5. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa sui collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), e al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo a meno che, in relazione ai requisiti di cui al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo non sia concessa un'esenzione dall'applicazione dell'articolo 38, paragrafo 3, a norma dell'articolo 38, paragrafo 4.
6. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, tranne i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d):
- a) per le linee che fanno parte della rete per il trasporto merci, soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2, lettere a), b) e c), del presente articolo; e

b) per le linee che fanno parte della rete per il trasporto passeggeri, soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a).

7. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura ferroviaria che fa parte della rete centrale per il trasporto passeggeri, tranne i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), soddisfatti il requisito di cui al paragrafo 4, lettera b), del presente articolo.

8. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, le linee per il trasporto merci che fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria della rete centrale o della rete centrale estesa, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), consentano la circolazione di treni merci che trasportano semirimorchi standard di altezza fino a 4 m, caricati a un'altezza di almeno 27 cm al di sopra della parte superiore del binario sui corridoi di trasporto europei del loro territorio.

Tale requisito si considera soddisfatto se sono rispettate almeno le seguenti condizioni su ciascun corridoio di trasporto europeo sul territorio dello Stato membro:

a) vi è almeno una linea diretta che soddisfi tale requisito che consenta la circolazione ininterrotta dei treni nel territorio di uno Stato membro e sulle linee transfrontaliere con ciascuno Stato membro limitrofo;

- b) vi è almeno una linea diretta che soddisfi tale requisito collegata ad almeno un terminale ferroviario-stradale o un terminale merci multimodale situato in un porto marittimo che fa parte del corridoio europeo di trasporto, o in prossimità di esso, sul territorio di uno Stato membro; e
- c) vi è almeno una linea diretta che soddisfi tale requisito collegata ad almeno uno di tali punti terminali se uno o più punti terminali di un corridoio sono situati sul territorio di uno Stato membro.

Per le tratte transfrontaliere, la determinazione delle linee interessate è effettuata d'intesa con gli Stati membri limitrofi interessati.

Entro il ... [tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], gli Stati membri notificano alla Commissione le linee interessate.

- 9. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale sui collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), e al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo a meno che, in relazione ai requisiti di cui al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo la Commissione non abbia concesso un'esenzione dall'applicazione dell'articolo 38, paragrafo 3, a norma dell'articolo 38, paragrafo 4.

10. I requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 9 non si applicano alle reti isolate.
11. Fatto salvo il paragrafo 10, su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti di cui al presente articolo a motivo di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o di effetti negativi significativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. La richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi in caso di tratte transfrontaliere. Gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta i pareri degli Stati membri limitrofi. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita e in termini del suo impatto significativo sull'interoperabilità e sulla continuità della rete ferroviaria, se del caso. La Commissione tiene debitamente conto dei pareri degli Stati membri limitrofi interessati.

Nel valutare le richieste di esenzione dal requisito relativo al trasporto dei semirimorchi di cui al paragrafo 8, la Commissione tiene conto in particolare dei risultati dell'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico nonché della potenziale perturbazione dei servizi causata dal lavoro necessario per conformarsi a tale requisito.

Nel valutare le richieste di esenzione dai requisiti di cui al presente articolo per la rete centrale estesa, la Commissione tiene conto in particolare di qualsiasi importante investimento effettuato dallo Stato membro interessato su una linea parallela in stretta prossimità delle nuove linee da costruire.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 17

Scartamento nominale secondo la norma europea per la rete ferroviaria

1. Gli Stati membri provvedono affinché ogni nuova linea ferroviaria della rete centrale e della rete centrale estesa, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), preveda lo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm. Tale requisito è considerato soddisfatto quando i treni a scartamento di 1 435 mm possono circolare sull'infrastruttura entro il 31 dicembre 2030 per la rete centrale ed entro il 31 dicembre 2040 per la rete centrale estesa. Ai fini del presente articolo per nuova linea ferroviaria si intende qualsiasi linea i cui lavori di costruzione non siano in corso al ... [data di entrata in vigore del presente regolamento].
2. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri sul cui territorio, il ... [data di entrata in vigore del presente regolamento], non è prevista la connessione di una nuova linea ferroviaria alla frontiera terrestre di un altro Stato membro conformemente all'allegato I, elaborano un piano che individua la nuova linea ferroviaria da costruire con scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm. Tale piano tiene conto dell'impatto sull'interoperabilità con lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi, tenendo conto, in particolare, dell'eventuale migrazione delle linee ferroviarie esistenti allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm conformemente al paragrafo 3. Il piano comprende un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico che giustifica la decisione dello Stato membro, se del caso, di non costruire una nuova infrastruttura ferroviaria con scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm, nonché una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità. Tale piano è trasmesso alla Commissione entro il ... [due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].

3. Gli Stati membri la cui rete ferroviaria esistente è dotata, interamente o in parte, di uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm effettuano, entro il ... [due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], una valutazione in cui sono individuate le linee ferroviarie esistenti situate lungo i corridoi di trasporto europei ai fini della loro eventuale migrazione allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm. La valutazione è coordinata con lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi, in caso di tratte transfrontaliere. La valutazione comprende un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico sulla sostenibilità dell'eventuale migrazione allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm e una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità.

Sulla base della valutazione di cui al primo comma, gli Stati membri elaborano, se del caso, al più tardi entro un anno dal completamento della valutazione, un piano per la migrazione allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm che individua le linee ferroviarie esistenti situate lungo i corridoi di trasporto europei da migrare allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm e forniscono un'indicazione del calendario di tale migrazione.

Il primo e il secondo comma si applicano *mutatis mutandis* alle linee ferroviarie i cui lavori di costruzione siano in corso al ... [data di entrata in vigore del presente regolamento].

4. Le priorità per la pianificazione delle infrastrutture e degli investimenti derivanti dai piani di cui ai paragrafi 2 e 3 sono definite nel primo piano di lavoro del coordinatore europeo per il corridoio di trasporto europeo di cui fanno parte le linee ferroviarie di trasporto merci dotate di uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea, conformemente all'articolo 54.
5. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere un'esenzione temporanea dai requisiti di cui al paragrafo 1 per le nuove linee ferroviarie della rete centrale e della rete centrale estesa, o di una parte di esse, a motivo dei risultati negativi di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su una giustificazione sufficiente. Le richieste di esenzione sono coordinate con lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi in caso di tratte transfrontaliere. Gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta i pareri degli Stati membri limitrofi. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita e in termini del suo impatto significativo sull'interoperabilità e sulla continuità della rete ferroviaria, se del caso. La Commissione tiene debitamente conto dei pareri degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. La decisione indica il periodo per il quale l'esenzione è concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 18
Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario

1. Gli Stati membri provvedono affinché:
 - a) l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa sia dotata dell'ERTMS entro il 31 dicembre 2040 e quella della rete globale lo sia entro il 31 dicembre 2050, tranne i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), garantendo nel contempo un'implementazione sincronizzata e armonizzata dell'ERTMS a terra e a bordo dei treni; e
 - b) l'ERTMS sia implementato sui collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), della rete centrale estesa entro il 31 dicembre 2040 e della rete globale entro il 31 dicembre 2050, qualora tale dotazione sia ritenuta necessaria dallo Stato membro interessato in coordinamento con i pertinenti portatori di interessi, in particolare il gestore dell'infrastruttura.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030:
 - a) l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, tranne i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 1 e
 - b) l'ERTMS sia implementato sui collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), della rete centrale qualora tale dotazione sia ritenuta necessaria dallo Stato membro interessato in coordinamento con i pertinenti portatori di interessi, in particolare il gestore dell'infrastruttura.

3. Gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di classe B siano dismessi entro il 31 dicembre 2040 sulla rete centrale, entro il 31 dicembre 2045 sulla rete centrale estesa ed entro il 31 dicembre 2050 sulla rete globale, a condizione che sia garantito un adeguato livello di sicurezza, tranne per le tratte dei nodi urbani utilizzate anche dai treni passeggeri suburbani dotati di appositi sistemi di protezione dei treni di classe B.
4. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale sia dotata dell'ERTMS radio.
5. Gli Stati membri provvedono affinché l'ERTMS radio sia implementato sull'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale a decorrere dal 31 dicembre 2030, in caso di costruzione di una nuova linea, o a decorrere dal 31 dicembre 2040, in caso di ammodernamento del sistema di segnalamento.
6. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, l'ERTMS radio sia implementato sui collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale, qualora tale dotazione sia ritenuta necessaria dallo Stato membro interessato in coordinamento con il gestore dell'infrastruttura e altri pertinenti portatori di interessi. In caso di costruzione di una nuova linea, tale implementazione è garantita a decorrere dal 31 dicembre 2030.
7. I requisiti di cui ai paragrafi da 1 a 6 non si applicano alle reti isolate.

8. Fatto salvo il paragrafo 7, su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti di cui ai paragrafi da 1 a 6. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa sull'esito negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. La richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi in caso di tratte transfrontaliere. Gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta i pareri degli Stati membri limitrofi. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta. Le esenzioni richieste sono conformi ai requisiti della direttiva (UE) 2016/797.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita a norma del primo comma e in termini del suo impatto significativo sull'interoperabilità. La Commissione tiene debitamente conto dei pareri degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 19
Priorità operative

1. La governance del trasporto ferroviario di merci si adopera per garantire, entro il 31 dicembre 2030, che lungo i corridoi di trasporto europei la qualità dei servizi forniti alle imprese ferroviarie nonché i requisiti tecnici e operativi per l'uso dell'infrastruttura non impediscano, per quanto riguarda le prestazioni operative dei servizi ferroviari di trasporto merci lungo i corridoi di trasporto europei, il conseguimento dei valori obiettivo seguenti:
 - a) per ciascuna tratta transfrontaliera interna, il tempo di stazionamento di tutti i treni merci che attraversano la frontiera tra due Stati membri non supera in media i 25 minuti, a eccezione delle tratte in cui lo scartamento è cambiato o in cui le verifiche effettuate a una frontiera dove i controlli non sono ancora stati eliminati sui treni in applicazione del punto 1.2 dell'allegato VI del regolamento (UE) 2016/399 non consentono di rispettare tale termine; per "tempo di stazionamento di un treno su una tratta transfrontaliera" si intende il tempo di transito aggiuntivo totale che può essere attribuito all'esistenza del valico di frontiera, indipendentemente dalle procedure o considerazioni di carattere infrastrutturale, operativo, tecnico e amministrativo; il tempo di stazionamento non include il tempo non imputabile al valico di frontiera, quale quello dedicato a procedure operative svolte in strutture situate in prossimità del valico di frontiera ma non ad esso intrinsecamente connesse;
 - e

- b) almeno il 75 % dei treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo un corridoio di trasporto europeo giunge a destinazione, o alla frontiera esterna dell'Unione qualora la loro destinazione sia al di fuori dell'Unione, all'orario previsto o con un ritardo inferiore a 30 minuti per motivi attribuibili al gestore o ai gestori dell'infrastruttura dell'Unione; non devono essere presi in considerazione i ritardi verificatisi in paesi terzi che sono attraversati da treni merci e imputabili agli stessi.

2. Gli Stati membri si adoperano per garantire che, entro il 31 dicembre 2030 per le linee per il trasporto di merci sulla rete centrale, entro il 31 dicembre 2040 per le linee per il trasporto di merci sulla rete centrale estesa ed entro il 31 dicembre 2050 per le linee per il trasporto di merci della rete globale di cui all'articolo 15, paragrafo 3, si applichino le condizioni seguenti:

- a) sulle linee a doppio binario, almeno due tracce ferroviarie per ogni ora e per direzione possono essere assegnate a treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m (comprese la locomotiva o le locomotive); e
- b) sulle linee a binario unico, almeno una traccia ferroviaria per ogni due ore e per direzione può essere assegnata a treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m (comprese la locomotiva o le locomotive).

Articolo 20

Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

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

- a) migrazione allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm, se del caso;
- b) 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;
- c) miglioramento della sicurezza dei passaggi a livello;
- d) se opportuno, collegamento dell'infrastruttura del trasporto ferroviario con l'infrastruttura dei porti delle vie navigabili interne;
- e) previa analisi dei costi e dei benefici socioeconomici, sviluppo di infrastrutture per treni con una lunghezza superiore a 740 m e fino a 1 500 m e carico per asse pari a 25,0 tonnellate nella costruzione e nell'ammodernamento di linee ferroviarie rilevanti per il traffico merci;
- f) sviluppo e diffusione di tecnologie innovative per le ferrovie, sulla base in particolare del lavoro delle imprese comuni "Shift2Rail" e "Ferrovie europee", segnatamente il controllo automatico del movimento dei treni, la gestione avanzata del traffico, la connettività digitale per passeggeri basata sull'ERTMS e accoppiamenti automatici digitali, la connettività basata sul 5G e sul satellite;

- g) nella costruzione o nell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, garanzia della continuità e dell'accessibilità dei percorsi pedonali e ciclabili e sviluppo di parcheggi per biciclette nelle vicinanze delle stazioni al fine di promuovere modi di trasporto attivi;
- h) sviluppo di tecnologie innovative relative ai combustibili alternativi per le ferrovie, quali l'idrogeno o i treni alimentati a batterie per le tratte e le vie di accesso ferroviarie esentate dal requisito di elettrificazione;
- i) per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, applicazione di una norma che garantisca la circolazione di treni merci che trasportano semirimorchi standard di altezza fino a 4 m caricati a un'altezza di 33 cm, senza alcun requisito aggiuntivo di autorizzazione speciale per la prestazione di servizi; e
- j) ammodernamento delle linee ferroviarie a doppio binario nelle sezioni caratterizzate da strozzature che risentono di vincoli di capacità.

SEZIONE 2

INFRASTRUTTURA DI TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE

Articolo 21

Componenti dell'infrastruttura

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

- b) canali;
- c) laghi e lagune;
- d) infrastrutture connesse come chiuse, elevatori, ponti, invasi e misure associate di prevenzione e mitigazione delle inondazioni e della siccità che possono produrre effetti positivi sulla navigazione interna;
- e) vie navigabili di accesso e collegamenti dell'ultimo miglio ai terminali merci multimodali collegati da vie navigabili interne, in particolare nei porti interni e marittimi;
- f) posti di ormeggio e sosta;
- g) porti interni, comprese le infrastrutture portuali di base sotto forma di bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti, piattaforme, recupero di terra e infrastrutture necessarie per le operazioni di trasporto all'interno e all'esterno della zona portuale;
- h) attrezzature connesse di cui al paragrafo 2;
- i) sistemi TIC per i trasporti, compresi i RIS;
- j) collegamenti di porti interni con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;

- k) infrastrutture connesse agli impianti per combustibili alternativi; e
 - l) infrastrutture necessarie per operazioni a rifiuti zero e misure di economia circolare.
2. Le attrezzature connesse alle vie navigabili interne possono includere le attrezzature per il carico e lo scarico delle merci e il loro deposito nei porti interni. Le attrezzature connesse possono comprendere in particolare sistemi propulsivi e operativi che riducono i livelli di inquinamento, ad esempio idrico e atmosferico, il consumo energetico e l'intensità di carbonio. Esse possono altresì comprendere gli impianti di raccolta dei rifiuti, gli impianti di fornitura di elettricità da terra, altre infrastrutture per la fornitura e la generazione di combustibili alternativi nonché dispositivi rompighiaccio, attrezzature per servizi idrologici e per il dragaggio del tratto navigabile, del porto e degli accessi al porto per garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno.
3. Per far parte della rete globale, un porto interno soddisfa le condizioni seguenti:
- a) ha un volume di trasbordo merci annuo superiore a 500 000 tonnellate; il volume totale annuo del trasbordo merci si basa sulla media triennale disponibile più recente in base alle statistiche pubblicate da Eurostat; e
 - b) è situato sulla rete delle vie navigabili interne della rete transeuropea dei trasporti.

Articolo 22

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, i porti interni della rete globale:
 - a) siano collegati all'infrastruttura stradale o ferroviaria;
 - b) offrano almeno un terminale merci multimodale aperto a tutti gli operatori e a tutti gli utenti in modo non discriminatorio e che applichi tariffe trasparenti e non discriminatorie; e
 - c) siano dotati di impianti destinati a migliorare le prestazioni ambientali delle navi nei porti, che possono comprendere impianti di raccolta dei rifiuti, impianti di degasaggio, misure di riduzione del rumore nonché misure volte a ridurre l'inquinamento atmosferico e idrico.
2. Gli Stati membri provvedono affinché nei porti interni sia installata un'infrastruttura per i combustibili alternativi conformemente al regolamento (UE) 2023/1804.

Articolo 23

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete centrale

1. Gli Stati membri provvedono affinché i porti interni della rete centrale siano conformi all'articolo 22, paragrafo 2, e soddisfino i requisiti di cui all'articolo 22, paragrafo 1, lettere a) e b), entro il 31 dicembre 2030, e di cui all'articolo 22, paragrafo 1, lettera c), entro il 31 dicembre 2040.
2. Gli Stati membri provvedono affinché la rete delle vie navigabili interne, compresi i collegamenti di cui all'articolo 21, paragrafo 1, lettera e), sia sottoposta a manutenzione in maniera tale da consentire una navigazione efficiente, affidabile e sicura per gli utenti, garantendo i requisiti minimi per le vie navigabili e i livelli di servizio minimi di cui al paragrafo 3 (stato di buona navigazione).

Gli Stati membri impediscono il deterioramento dello stato di buona navigazione nonché quello dello stato attuale delle parti della rete che superano già tali requisiti minimi entro il ... [data di entrata in vigore del presente regolamento].
3. Gli Stati membri provvedono in particolare affinché, entro il 31 dicembre 2030:
 - a) fiumi, canali, laghi, lagune, porti interni e le loro vie di accesso offrano una profondità del canale navigabile pari ad almeno 2,5 m e un'altezza minima sotto i ponti non apribili pari ad almeno 5,25 m a livelli d'acqua di riferimento specifici, che sono superati in un numero definito di giorni l'anno secondo una media statistica;

- b) gli Stati membri pubblicano su un sito web accessibile al pubblico il numero di giorni l'anno di cui alla lettera a) durante i quali il livello effettivo dell'acqua supera o non raggiunge il livello d'acqua di riferimento specificato per la profondità del canale di navigazione, nonché i tempi di attesa medi a ciascuna chiusa;
- c) gli operatori delle chiuse garantiscono che le stesse siano gestite e sottoposte a manutenzione in modo tale da ridurre al minimo i tempi di attesa; e
- d) fiumi, canali, laghi e lagune sono dotati di RIS per tutti i servizi conformemente alla direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁰, in modo da garantire informazioni in tempo reale agli utenti oltre confine.

⁵⁰ 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).

Ai fini della lettera a), i livelli d'acqua di riferimento sono stabiliti sulla base del numero di giorni l'anno nei quali il livello effettivo dell'acqua ha superato il livello d'acqua di riferimento specificato. Fatta salva l'approvazione degli Stati membri interessati a norma dell'articolo 172, secondo comma, TFUE, la Commissione adotta atti di esecuzione, da elaborare in stretta cooperazione con tali Stati membri, in consultazione con i coordinatori europei interessati e, se del caso, in consultazione con le commissioni per la navigazione fluviale istituite dagli accordi internazionali, che specificano i livelli d'acqua di riferimento di cui alla lettera a) per ciascun corridoio, via navigabile o sezione di via navigabile. Tali atti di esecuzione devono essere coerenti con i requisiti stabiliti nelle convenzioni internazionali, negli accordi conclusi tra gli Stati membri, nonché nelle regolamentazioni adottate dalle commissioni per la navigazione fluviale istituite da tali convenzioni e accordi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 61, paragrafo 3, del presente regolamento.

4. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti di cui ai paragrafi 2 e 3 per via navigabile e, se del caso, per sezione di via navigabile a motivo di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o di effetti negativi significativi sull'ambiente, sulla biodiversità o sul patrimonio culturale. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. Ove applicabile, la richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi. Gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta i pareri degli Stati membri limitrofi. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita a norma del primo comma. La Commissione tiene debitamente conto dei pareri degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Il deterioramento dei requisiti minimi causato dall'azione umana diretta o dalla mancanza di diligenza nella manutenzione della rete delle vie navigabili interne non è considerato un caso che giustifica la concessione di un'esenzione.

5. In caso di forza maggiore, gli Stati membri ripristinano le condizioni di navigabilità allo stato precedente non appena la situazione lo consente.
6. La Commissione può adottare orientamenti per garantire un approccio coerente all'applicazione dello stato di buona navigazione nell'Unione. Tali orientamenti possono riguardare in particolare:
 - a) parametri specifici per fiumi a corrente libera;
 - b) parametri complementari per la larghezza navigabile del canale;

- c) realizzazione di infrastrutture energetiche alternative per garantire l'accesso ai combustibili alternativi lungo tutti i corridoi;
- d) uso di applicazioni digitali della rete e processi di automazione;
- e) resilienza dell'infrastruttura ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali e ai disastri provocati dall'uomo o alle perturbazioni intenzionali; o
- f) introduzione e promozione di nuove tecnologie e innovazione per combustibili energetici e sistemi di propulsione a emissioni zero e a basse emissioni di carbonio.

Articolo 24

Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura delle vie navigabili interne

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

- a) ove opportuno, raggiungimento di standard più elevati per la modernizzazione delle vie navigabili esistenti e la creazione di nuove vie navigabili, al fine di soddisfare la domanda del mercato;
- b) misure di prevenzione e mitigazione contro inondazioni e siccità;
- c) miglioramento dei processi di digitalizzazione e automazione, in particolare al fine di aumentare la sicurezza, la protezione e la sostenibilità nel trasporto per vie navigabili interne, anche all'interno dei nodi urbani;

- d) modernizzazione e ampliamento della capacità dell'infrastruttura, compresi i posti di ormeggio e sosta e i relativi servizi necessari per le operazioni di trasporto multimodale all'interno e all'esterno della zona portuale e lungo le vie navigabili;
- e) promozione e sviluppo di misure volte a migliorare le prestazioni ambientali del trasporto per vie navigabili interne e delle infrastrutture di trasporto, comprese le navi a emissioni zero e a basse emissioni, nonché di misure volte a mitigare gli effetti sui corpi idrici e sulla biodiversità dipendente dalle acque, in conformità dei requisiti applicabili a norma del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali pertinenti;
- f) sviluppo e utilizzo di navi per la navigazione interna di pescaggio limitato adatte a bassi livelli d'acqua;
- g) nella costruzione o nell'ammodernamento dell'infrastruttura delle vie navigabili interne, garanzia della continuità e dell'accessibilità dei percorsi pedonali e ciclabili al fine di promuovere modi di trasporto attivi;
- h) promozione di azioni intese a impedire il deterioramento dei requisiti per le vie navigabili, compresi mezzi per monitorare le condizioni dei tratti navigabili; e
- i) se del caso, miglioramento delle condizioni di navigazione lungo le vie navigabili interne nella costruzione di nuovi ponti o nella ristrutturazione di ponti non apribili, prestando particolare attenzione alla loro altezza libera rispetto ai ponti esistenti di una determinata sezione di via navigabile.

SEZIONE 3

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO MARITTIMO E SPAZIO MARITTIMO EUROPEO

Articolo 25

Componenti dell'infrastruttura

1. Lo spazio marittimo europeo collega e integra le componenti marittime descritte al paragrafo 2 con la rete terrestre attraverso la creazione o il potenziamento di rotte del trasporto marittimo a corto raggio e attraverso lo sviluppo di porti marittimi sul territorio degli Stati membri e dei loro collegamenti con l'entroterra, compresa l'area geografica delle regioni ultraperiferiche, per fornire un'integrazione efficiente, praticabile e sostenibile con altri modi di trasporto.
2. Lo spazio marittimo europeo è costituito:
 - a) dall'infrastruttura del trasporto marittimo all'interno della zona portuale della rete centrale e della rete globale, compreso il collegamento con l'entroterra;
 - b) da azioni che apportano benefici di più ampia portata non connesse a porti specifici e che apportano ampi vantaggi allo spazio marittimo europeo e all'industria marittima, quali il sostegno a favore di attività che assicurano la navigabilità durante tutto l'anno (attività rompighiaccio), agevolano la transizione verso un trasporto marittimo sostenibile, migliorano le sinergie tra trasporti ed energia, tra l'altro promuovendo il ruolo dei porti in quanto poli dell'energia e contribuendo alla transizione energetica, e sistemi TIC per i trasporti e i rilevamenti idrografici; e

- c) dalla promozione di collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio sostenibili e resilienti, in particolare quelli che concentrano i flussi di merci al fine di ridurre i costi esterni negativi quali le emissioni e la congestione del trasporto stradale all'interno dell'Unione e quelli che migliorano l'accesso alle regioni ultraperiferiche e ad altre regioni remote, insulari e periferiche attraverso la creazione o il potenziamento di servizi marittimi sostenibili, regolari e frequenti.

3. L'infrastruttura del trasporto marittimo di cui al paragrafo 2, lettera a), comprende in particolare:

- a) i porti marittimi, compresa l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno della zona portuale;
- b) le infrastrutture portuali di base quali bacini interni, muri di sponda, piattaforme, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra;
- c) i canali marittimi;
- d) ausili alla navigazione;
- e) accessi ai porti, tratti navigabili e chiuse;
- f) frangiflutti;
- g) i collegamenti dei porti con la rete transeuropea dei trasporti;

- h) sistemi TIC per i trasporti, compresi i sistemi EMSWe e VTMISS;
- i) infrastrutture per i combustibili alternativi;
- j) attrezzature connesse che possono comprendere, in particolare, attrezzature per la gestione del traffico e del carico merci, per la riduzione degli effetti negativi sull'ambiente, fra l'altro per operazioni a rifiuti zero e misure di economia circolare, per il miglioramento dell'efficienza energetica, per la riduzione del rumore e per l'uso di combustibili alternativi, nonché attrezzature che assicurino la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, tra cui dispositivi rompighiaccio e attrezzature per indagini idrologiche, per il dragaggio e la protezione del porto e degli accessi al porto; e
- k) infrastrutture che agevolano le attività portuali connesse alle energie rinnovabili, compresi i parchi eolici offshore.

4. Per far parte della rete globale, un porto marittimo deve soddisfare almeno una delle condizioni seguenti:

- 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 e il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente in base alle statistiche pubblicate da Eurostat;

- b) il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di movimentazione di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1 % del corrispondente volume totale annuo delle merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione e il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente in base alle statistiche pubblicate da Eurostat;
- c) il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di movimentazione di merci sia sfuse che non sfuse, supera le 500 000 tonnellate annue e il suo contributo alla diversificazione dell'approvvigionamento energetico dell'UE e all'accelerazione della diffusione delle energie rinnovabili è una delle attività principali del porto e il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente in base alle statistiche pubblicate da Eurostat;
- d) è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1059/2003; o
- e) è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.

Articolo 26

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale

1. Gli Stati membri provvedono affinché:
 - a) l'infrastruttura per i combustibili alternativi sia installata nei porti marittimi della rete globale in conformità del regolamento (UE) 2023/1804;
 - b) i porti marittimi della rete globale siano dotati delle infrastrutture necessarie per migliorare le prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare impianti di raccolta per il conferimento dei rifiuti dalle navi conformemente alla direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵¹;
 - c) i sistemi VTMISS e SafeSeaNet siano implementati conformemente alla direttiva 2002/59/CE; e
 - d) le interfacce uniche marittime nazionali siano implementate conformemente al regolamento (UE) 2019/1239.

⁵¹ Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116).

2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050:
- a) i porti marittimi della rete globale con un volume totale annuo del traffico merci superiore a due milioni di tonnellate siano collegati all'infrastruttura stradale e ferroviaria e, ove possibile, alle vie navigabili interne; il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente in base alle statistiche pubblicate da Eurostat;
 - b) i porti marittimi della rete globale che assicurano il traffico merci offrano almeno un terminale merci multimodale aperto a tutti gli operatori e a tutti agli utenti in modo non discriminatorio e che applichi tariffe trasparenti e non discriminatorie;
 - c) i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari che collegano due mari o che permettono di accedere a porti marittimi dal mare corrispondano almeno alle vie navigabili interne che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 23; e
 - d) i porti marittimi della rete globale collegati alle vie navigabili interne siano dotati di capacità di movimentazione per le navi delle vie navigabili interne.

L'obbligo di assicurare il collegamento di cui al primo comma, lettera a), non si applica ove limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative impediscano tale collegamento.

3. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti minimi di cui al paragrafo 2 a motivo di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o di effetti negativi significativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita a norma del primo comma.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 27

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete centrale

1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura del trasporto marittimo della rete centrale sia conforme all'articolo 26, paragrafo 1.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, l'infrastruttura del trasporto marittimo della rete centrale soddisfi i requisiti di cui all'articolo 26, paragrafo 2.
3. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti minimi di cui al paragrafo 2 a motivo di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o di effetti negativi significativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita a norma del primo comma.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 28

Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura marittima e lo spazio marittimo europeo

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

- a) ammodernamento degli accessi marittimi, quali frangiflutti, canali marittimi, tratti navigabili, chiuse, dragaggi e ausili alla navigazione;

- b) costruzione o ammodernamento delle infrastrutture portuali di base quali bacini interni, infrastrutture per i combustibili alternativi, muri di sponda, ormeggi, piattaforme, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra;
- c) miglioramento delle infrastrutture di interconnessione tra i diversi modi di trasporto, delle attrezzature e dei sistemi di cui all'articolo 37, lettere a), b) e d), nonché modernizzazione e ampliamento della capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria per le operazioni di trasporto all'interno o in prossimità della zona portuale, se necessario per il collegamento alla rete ferroviaria transeuropea;
- d) miglioramento dei processi di digitalizzazione e automazione, in particolare nell'ottica di una sicurezza, una protezione, un'efficienza e una sostenibilità maggiori;
- e) introduzione e promozione di nuove tecnologie e innovazioni, nonché di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;
- f) miglioramento della resilienza delle catene logistiche e del commercio marittimo internazionale, anche in relazione all'adattamento ai cambiamenti climatici;
- g) misure di riduzione del rumore e di efficienza energetica;
- h) promozione di navi a emissioni zero e a basse emissioni che servono e gestiscono collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio e sviluppo di misure per migliorare le prestazioni ambientali del trasporto marittimo per l'ottimizzazione degli scali portuali e della catena di approvvigionamento conformemente ai requisiti applicabili a norma del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali pertinenti, come il ricorso a sistemi di ecoincentivi;

- i) azioni connesse alla promozione di azioni che apportano benefici di più ampia portata e di collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio nel quadro dello spazio marittimo europeo, compresa la promozione di un migliore accesso alle regioni ultraperiferiche e ad altre regioni remote, insulari e periferiche;
- j) promozione del trasporto per traghetto a emissioni zero e a basse emissioni come modo sostenibile di trasporto passeggeri;
- k) azioni intese ad aumentare la quota di merci, compresi i collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio, trasferite dal trasporto stradale e aereo al trasporto marittimo o per vie navigabili interne e al trasporto ferroviario, al fine di ridurre i costi esterni negativi quali le emissioni e la congestione; e
- l) miglioramento dell'accesso alle regioni ultraperiferiche e ad altre regioni remote, insulari e periferiche.

SEZIONE 4

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO STRADALE

Articolo 29

Componenti dell'infrastruttura

- 1. L'infrastruttura del trasporto stradale comprende in particolare:
 - a) strade, inclusi:
 - i) ponti;
 - ii) gallerie;

- iii) raccordi;
 - iv) attraversamenti;
 - v) interscambi;
 - vi) corsie di emergenza; e
 - vii) infrastrutture che mitigano l'impatto sull'ambiente, incluse soluzioni per la preservazione della fauna e l'attenuazione del rumore;
- b) attrezzature connesse, compresi i sistemi di pesatura in movimento;
 - c) infrastruttura digitale e sistemi TIC per i trasporti;
 - d) vie di accesso ai terminali merci multimodali;
 - e) collegamenti di terminali merci e piattaforme logistiche con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
 - f) terminali di autobus;
 - g) infrastrutture relative agli impianti per combustibili alternativi; e
 - h) aree di parcheggio e di sosta, comprese aree di parcheggio sicure e protette per veicoli commerciali.

2. Le strade di cui al paragrafo 1, lettera a), e specificate nelle mappe di cui all'allegato I sono quelle che svolgono un ruolo importante nel trasporto di merci e passeggeri a lunga distanza, collegano i principali centri urbani ed economici e sono interconnesse con altri modi di trasporto.
3. Le attrezzature connesse alle strade di cui al paragrafo 1, lettera b), possono comprendere, in particolare, attrezzature per la gestione del traffico, la diffusione di informazioni e l'orientamento stradale, la riscossione dei pedaggi e diritti d'utenza, la sicurezza, la riduzione degli effetti nocivi per l'ambiente, il rifornimento o la ricarica di veicoli a propulsione alternativa e per le aree di parcheggio sicure e protette per i veicoli commerciali.

Articolo 30

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale

1. Gli Stati membri provvedono affinché:
 - a) la sicurezza dell'infrastruttura del trasporto stradale sia garantita, monitorata e, se necessario, migliorata conformemente alla direttiva 2008/96/CE;
 - b) le strade siano progettate, costruite o ammodernate e sottoposte a manutenzione con elevati standard di qualità e sicurezza;
 - c) le strade siano progettate, costruite o ammodernate e sottoposte a manutenzione nel rispetto di un elevato livello di protezione ambientale, anche, se opportuno, attraverso misure di riduzione della rumorosità e la raccolta, il trattamento e il rilascio del deflusso idrico;

- d) le gallerie stradali la cui lunghezza supera i 500 m siano conformi alla direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵²;
- e) ove applicabile, l'interoperabilità dei sistemi di riscossione dei pedaggi sia assicurata in conformità della direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵³, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione⁵⁴ e del regolamento delegato (EU) 2020/203 della Commissione⁵⁵;
- f) ove applicabile, i pedaggi o i diritti di utenza siano riscossi conformemente alla direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁶;
- g) qualsiasi sistema di trasporto intelligente su un'infrastruttura di trasporto stradale sia conforme alla direttiva 2010/40/UE e sia implementato in modo coerente con gli atti delegati adottati su tale base; e

⁵² 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).

⁵³ Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45).

⁵⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019, relativo agli obblighi specifici dei fornitori del servizio europeo di telepedaggio, al contenuto minimo della dichiarazione relativa ai settori del servizio europeo di telepedaggio, alle interfacce elettroniche e alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e che abroga la decisione 2009/750/CE (GU L 43 del 17.2.2020, pag. 49).

⁵⁵ Regolamento delegato (UE) 2020/203 della Commissione, del 28 novembre 2019, relativo alla classificazione dei veicoli, agli obblighi degli utenti del servizio europeo di telepedaggio, alle prescrizioni per i componenti di interoperabilità e ai criteri minimi di ammissibilità per gli organismi notificati (GU L 43 del 17.2.2020, pag. 41).

⁵⁶ Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

h) l'infrastruttura per i combustibili alternativi sia installata sulla rete stradale in conformità del regolamento (UE) 2023/1804.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, le strade di cui all'articolo 29, paragrafo 1, lettera a), della rete globale soddisfino i seguenti requisiti:

- a) una strada sia progettata, costruita o ammodernata specificamente per il traffico motorizzato;
- b) siano disponibili aree di sosta a una distanza massima di 100 km l'una dall'altra, che forniscano spazio di parcheggio sufficiente e sicuro e strutture adeguate, compresi servizi igienici, che soddisfino le esigenze di una forza lavoro diversificata; e
- c) siano installati sistemi di pesatura in movimento in media ogni 300 km sulla rete di uno Stato membro.

Ai fini del primo comma, lettera c), nell'installare sistemi di pesatura in movimento, gli Stati membri possono concentrarsi sulle tratte stradali ad alta intensità di traffico merci. I sistemi di pesatura in movimento consentono di individuare i veicoli e i veicoli combinati che potrebbero aver superato i pesi massimi autorizzati di cui alla direttiva 96/53/CE.

3. Gli Stati membri garantiscono l'implementazione o l'uso di mezzi volti a rilevare eventi o condizioni relativi alla sicurezza nonché la raccolta di dati pertinenti sul traffico stradale, al fine di fornire informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale quali definite nel regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione⁵⁷:
- a) per l'infrastruttura esistente della rete globale entro il 31 dicembre 2030; e
 - b) per la nuova infrastruttura della rete globale entro il 31 dicembre 2050 o, nel caso in cui il tratto stradale sia completato prima, entro la data di completamento.
4. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti di cui al paragrafo 2 in relazione alle strade in cui la densità del traffico non superi i 10 000 veicoli al giorno in entrambe le direzioni o a motivo di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei significativi effetti negativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente, tenendo conto anche del fatto che le infrastrutture interessate sono soggette a valutazioni d'impatto, audit e ispezioni relativi alla sicurezza stradale e, ove necessario, a interventi correttivi a norma della direttiva 2008/96/CE. Ove applicabile, la richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi. Gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta i pareri degli Stati membri limitrofi. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

⁵⁷ Regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 6).

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita a norma del primo comma. La Commissione tiene debitamente conto dei pareri degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 31

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

1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura stradale della rete centrale e della rete centrale estesa sia conforme all'articolo 30, paragrafo 1.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030 per l'infrastruttura stradale della rete centrale ed entro il 31 dicembre 2040 per l'infrastruttura stradale della rete centrale estesa, le strade di cui all'articolo 29, paragrafo 1, lettera a) soddisfino i seguenti requisiti:
 - a) le strade siano progettate, costruite o ammodernate specificamente per il traffico motorizzato;
 - b) le strade dispongano, 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 da altri mezzi che assicurino un livello equivalente di sicurezza; e
 - c) le strade non presentino intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale.

3. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura stradale della rete centrale e della rete centrale estesa sia conforme a quanto segue:
- a) sulle strade della rete centrale e della rete centrale estesa, siano disponibili aree di sosta a una distanza massima di 60 km l'una dall'altra, che forniscano spazio di parcheggio sufficiente e sicuro e strutture adeguate, compresi servizi igienici, che soddisfino le esigenze di una forza lavoro diversificata; e
 - b) soddisfi i requisiti di cui all'articolo 30, paragrafo 2, lettera c).
4. Gli Stati membri garantiscono, entro il 31 dicembre 2040, lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette situate lungo le strade della rete centrale e della rete centrale estesa o entro una distanza stradale di 3 km dalla più vicina uscita dalla strada della rete transeuropea, con una distanza massima media di 150 km tra due aree di questo tipo, che forniscano uno spazio di parcheggio sufficiente per i veicoli commerciali e rispettino i requisiti di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006. Gli Stati membri possono concentrarsi sulle tratte stradali ad alta intensità di traffico merci.
5. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura stradale soddisfi i requisiti di cui all'articolo 30, paragrafo 3:
- a) per l'infrastruttura esistente della rete centrale, entro il 31 dicembre 2025, e per l'infrastruttura esistente della rete centrale estesa, entro il 31 dicembre 2030; e

b) per la nuova infrastruttura della rete centrale, entro il 31 dicembre 2030, e per la nuova infrastruttura della rete centrale estesa, entro il 31 dicembre 2040, o, nel caso in cui il tratto stradale sia completato prima, entro la data di completamento.

6. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 in relazione alle strade in cui la densità del traffico non superi i 10 000 veicoli al giorno in entrambe le direzioni o a motivo di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o degli effetti negativi significativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente, tenendo conto anche del fatto che le infrastrutture interessate sono soggette a valutazioni d'impatto, audit e ispezioni relativi alla sicurezza stradale e, ove necessario, a interventi correttivi a norma della direttiva 2008/96/CE. La richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi in caso di tratte transfrontaliere. Gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta i pareri degli Stati membri limitrofi. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita a norma del primo comma. La Commissione tiene debitamente conto dei pareri degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 32

Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura stradale

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

- a) miglioramento e promozione della sicurezza stradale, tenendo conto delle esigenze degli utenti vulnerabili e degli utenti della strada in tutta la loro diversità, in particolare delle persone a mobilità ridotta;

- b) mitigazione della congestione sulle strade esistenti, in particolare attraverso una gestione intelligente del traffico, compresi oneri di congestione dinamici o pedaggi differenziati in base all'ora del giorno, alla settimana o alla stagione;
- c) miglioramento dei processi di digitalizzazione e automazione, introduzione di tecnologie innovative per migliorare il controllo del rispetto del quadro giuridico dell'Unione in materia di trasporti stradali, compresi strumenti di applicazione intelligenti e automatizzati e infrastrutture di comunicazione;
- d) nella costruzione o nell'ammodernamento dell'infrastruttura stradale, garanzia della continuità e dell'accessibilità dei percorsi pedonali e ciclabili al fine di promuovere modi di trasporto attivi e miglioramento, se del caso, delle infrastrutture per la mobilità attiva; e
- e) sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette che forniscano uno spazio di parcheggio sufficiente per i veicoli commerciali e soddisfino i requisiti di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 sulla rete globale.

SEZIONE 5

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO AEREO

Articolo 33

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto aereo comprende in particolare:
 - a) lo spazio aereo, le rotte e le vie aeree;
 - b) gli aeroporti, comprese le infrastrutture e le attrezzature necessarie per le operazioni di terra e di trasporto all'interno della zona aeroportuale e i vertiporti;
 - c) i collegamenti degli aeroporti con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
 - d) i sistemi ATM/ANS e le attrezzature connesse, comprese le attrezzature spaziali;
 - e) le infrastrutture per i combustibili alternativi e per la fornitura di elettricità agli aerei in stazionamento;
 - f) le infrastrutture per la produzione in loco di combustibili alternativi, per il miglioramento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni acustiche e ambientali e che incidono sul clima generate dagli aeroporti o dalle operazioni aeroportuali associate quali i servizi di assistenza a terra, le operazioni degli aeromobili e il trasporto di passeggeri a terra;

- g) le infrastrutture adibite alla raccolta differenziata, alla prevenzione dei rifiuti e alle attività del settore dell'economia circolare; e
- h) i cosmodromi.

2. Per far parte della rete globale, un aeroporto soddisfa almeno una delle condizioni seguenti:

- a) per gli aeroporti adibiti al traffico merci il volume totale annuo del traffico merci è almeno pari allo 0,2 % del volume totale annuo del traffico merci di tutti gli aeroporti dell'Unione;
- b) per gli aeroporti adibiti al traffico passeggeri il volume totale annuo del traffico passeggeri è almeno pari allo 0,1 % del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti gli aeroporti dell'Unione, a meno che l'aeroporto in questione si trovi fuori da un raggio di 100 km dal più vicino aeroporto sulla rete globale o fuori da un raggio di 200 km laddove vi sia una linea ferroviaria ad alta velocità nella regione in cui è situato.

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

Articolo 34

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

1. Gli Stati membri provvedono affinché:
 - a) gli aeroporti della rete transeuropea dei trasporti con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a 12 milioni di passeggeri siano collegati alla rete ferroviaria transeuropea, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità ove possibile, consentendo servizi a lunga distanza, entro il 31 dicembre 2040, salvo ove limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative impediscano tali collegamenti;
 - b) gli aeroporti della rete transeuropea dei trasporti con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a 4 milioni e inferiore a 12 milioni di passeggeri siano collegati alla rete ferroviaria transeuropea o, se l'aeroporto si trova all'interno o in prossimità di un nodo urbano della rete ferroviaria transeuropea, a tale nodo urbano, per mezzo di ferrovia, metropolitana, metropolitana leggera, tram, funivia o, eccezionalmente, di altre soluzioni di trasporto pubblico a emissioni zero, entro il 31 dicembre 2050, salvo ove limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative impediscano tali collegamenti;
 - c) tutti gli aeroporti della rete transeuropea dei trasporti offrano almeno un terminale che sia aperto a tutti gli operatori e a tutti gli utenti in modo non discriminatorio e che applichi tariffe trasparenti e non discriminatorie;

- d) alle infrastrutture del trasporto aereo si applichino le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita adottate dall'Unione in conformità del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁸;
- e) le infrastrutture per la gestione del traffico aereo siano tali da consentire la realizzazione del cielo unico europeo, in conformità dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (UE) 2018/1139, e delle operazioni di trasporto aereo al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo, delle norme di attuazione e delle specifiche dell'Unione;
- f) l'infrastruttura per i combustibili alternativi sia installata presso gli aeroporti in conformità del regolamento (UE) 2023/1804; e
- g) gli aeroporti della rete centrale e della rete globale con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a 4 milioni di passeggeri forniscano infrastrutture per aria condizionata agli aeromobili in stazionamento presso postazioni con pontile utilizzate per operazioni di trasporto commerciale entro il 31 dicembre 2030 per gli aeroporti della rete centrale ed entro il 31 dicembre 2040 per gli aeroporti della rete globale.

⁵⁸ Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

Il volume totale annuo del traffico passeggeri di cui al primo comma, lettere a), b) e g), si basa sulla media triennale disponibile più recente al ... [data di entrata in vigore del presente regolamento], in base alle statistiche pubblicate da Eurostat.

2. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti di cui al paragrafo 1, lettere a), b) e g), a motivo di limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, della mancanza di un sistema ferroviario nel territorio, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o degli effetti negativi significativi sull'ambiente o la biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. Gli Stati membri possono richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita a norma del primo comma.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 35

Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura del trasporto aereo

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

- a) aumento dell'efficienza energetica e operativa degli aeroporti;
- b) sostegno alla realizzazione del cielo unico europeo e di sistemi interoperabili, in particolare quelli sviluppati nell'ambito del progetto SESAR conformemente al piano generale ATM europeo, compresi quelli volti a garantire la piena e sicura integrazione di nuovi velivoli con o senza equipaggio;
- c) miglioramento dei processi di digitalizzazione e automazione, in particolare al fine di aumentare la sicurezza e la protezione;

- d) miglioramento delle interconnessioni multimodali tra gli aeroporti e le infrastrutture di altri modi di trasporto, nonché tra gli aeroporti e i nodi urbani, se opportuno;
- e) miglioramento della sostenibilità e mitigazione degli effetti climatici, ambientali e acustici, in particolare introducendo nuove tecnologie e innovazione, combustibili alternativi e aeromobili, infrastrutture a emissioni zero e a basse emissioni di carbonio e altre infrastrutture per i combustibili alternativi conformi al regolamento (UE) 2023/1804, nonché combustibili conformi al regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁹;
- f) collegamento degli aeroporti della rete globale e della rete centrale con un volume totale annuo del traffico passeggeri inferiore a 4 milioni di passeggeri alla rete e, ove applicabile, ai corrispondenti nodi urbani, come indicato nell'allegato II, per mezzo di ferrovia, metropolitana, metropolitana leggera, tram, funivia o, eccezionalmente, di altre soluzioni di trasporto pubblico a emissioni zero; e
- g) infrastruttura che assicura la fornitura di aria condizionata agli aeromobili in stazionamento in postazioni remote, e presso postazioni con pontile negli aeroporti della rete transeuropea dei trasporti con un volume totale annuo del traffico passeggeri inferiore a 4 milioni di passeggeri.

⁵⁹ Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

SEZIONE 6

INFRASTRUTTURA PER TERMINALI MERCI MULTIMODALI

Articolo 36

Individuazione dei terminali merci multimodali

1. I terminali merci multimodali della rete transeuropea dei trasporti sono terminali aperti a tutti gli operatori e a tutti gli utenti in modo non discriminatorio e sono:
 - a) situati nei porti marittimi della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II, o in prossimità di essi;
 - b) situati nei porti interni della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II, o in prossimità di essi;
 - c) situati negli aeroporti della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II; o
 - d) classificati come terminali ferroviario-stradali oppure come terminali lungo le vie navigabili interne della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II.

2. Gli Stati membri si adoperano per garantire che vi sia una capacità sufficiente di terminali merci multimodali a servizio della rete transeuropea dei trasporti, tenendo conto dei flussi di traffico attuali e futuri, in particolare i flussi che servono i nodi urbani, i centri industriali, i porti e i poli logistici.
3. Entro ... [tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento], gli Stati membri effettuano un'analisi di mercato e prospettiva sui terminali merci multimodali sul loro territorio. Tale analisi provvede almeno a:
 - a) esaminare i flussi di traffico di merci attuali e futuri, per modo di trasporto;
 - b) individuare i terminali merci multimodali esistenti della rete transeuropea dei trasporti sul loro territorio e valutare la necessità di nuovi terminali merci multimodali o di capacità aggiuntive di trasbordo presso i terminali esistenti; e
 - c) analizzare le modalità per garantire una distribuzione adeguata di terminali merci multimodali aventi una capacità di trasbordo adeguata per soddisfare le necessità di cui alla lettera b), tenendo conto dei terminali situati nelle zone di confine di Stati membri limitrofi.

Gli Stati membri consultano gli spedizionieri, gli operatori dei trasporti, gli operatori della logistica nonché altri pertinenti portatori di interessi che operano sul loro territorio. Nella loro analisi tengono conto dei risultati di tale consultazione.

Gli Stati membri notificano senza ritardo alla Commissione i risultati dell'analisi.

4. Qualora l'analisi di cui al paragrafo 3 individui la necessità di nuovi terminali merci multimodali o di capacità aggiuntive di trasbordo presso i terminali esistenti, gli Stati membri elaborano un piano d'azione per lo sviluppo di una rete di terminali merci multimodali, che indichi anche i luoghi in cui dette necessità sono state individuate.

Il piano d'azione è notificato alla Commissione entro 12 mesi dal completamento dell'analisi di cui al paragrafo 3.

Sulla base di tale piano d'azione, gli Stati membri notificano alla Commissione un elenco dei terminali ferroviario-stradali e dei terminali lungo le vie navigabili interne che propongono di aggiungere agli allegati I e II.

5. Per far parte della rete transeuropea dei trasporti e rientrare nell'elenco di cui all'allegato II, un terminale ferroviario-stradale o un terminale lungo le vie navigabili interne soddisfa almeno una delle condizioni seguenti:
- a) il suo trasbordo annuo di merci supera, per le merci non sfuse, le 800 000 tonnellate o supera, per le merci sfuse, lo 0,1 % del corrispondente volume totale annuo delle merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione;
 - b) è il terminale ferroviario-stradale principale designato dallo Stato membro per una regione NUTS 2, se non esiste un terminale ferroviario-stradale conforme alla lettera a) in tale regione NUTS 2;
 - c) lo Stato membro propone di aggiungerlo agli allegati I e II conformemente al paragrafo 4.

Articolo 37
Componenti dell'infrastruttura

I terminali merci multimodali comprendono in particolare:

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

Articolo 38

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri si adoperano per garantire in modo equo e non discriminatorio che tutti i terminali merci multimodali, che sono aperti a tutti gli operatori e utenti in modo non discriminatorio e applicano tariffe trasparenti e non discriminatorie nei porti marittimi e nei porti interni elencati nell'allegato II e in tutti i terminali ferroviario-stradali e terminali lungo le vie navigabili interne specificati nelle mappe di cui all'allegato I ed elencati nell'allegato II, soddisfino i seguenti requisiti:
 - a) siano collegati almeno a due modi di trasporto disponibili nella zona;
 - b) siano dotati, entro il 31 dicembre 2030, all'interno del terminale o a una distanza massima di 3 km dal terminale, di almeno una stazione di ricarica quale definita all'articolo 2, punto 52), del regolamento (UE) 2023/1804 dedicata ai veicoli pesanti e, se del caso, di una stazione di rifornimento, quale definita all'articolo 2, punto 59), di tale regolamento, utilizzata per l'idrogeno e dedicata ai veicoli pesanti; e
 - c) siano dotati, entro il 31 dicembre 2030, di strumenti digitali volti ad agevolare:
 - i) operazioni efficienti del terminale che possono comprendere fototraguardi, un sistema per le operazioni del terminale, check-in/check-out digitale dei conducenti, telecamere o altri sensori sulle attrezzature di trasbordo e sistemi di telecamere lungo i binari; e

ii) la fornitura di flussi informativi all'interno di un terminale e tra i modi di trasporto lungo la catena logistica e il terminale in grado di scambiare informazioni con sistemi aperti e interoperabili.

2. Gli Stati membri si adoperano per garantire in modo equo e non discriminatorio che, entro il 31 dicembre 2030, i terminali merci multimodali di cui al paragrafo 1, collegati alla rete ferroviaria e che effettuano trasbordi verticali, abbiano capacità di trasbordo sufficiente, siano in grado di movimentare i seguenti tipi di unità di carico intermodali sollevabili con la gru: container, cassa mobile o semirimorchio.
3. Gli Stati membri si adoperano per garantire in modo equo e non discriminatorio che, entro il 31 dicembre 2040, i terminali merci multimodali di cui al paragrafo 1, collegati alla rete ferroviaria centrale o alla rete ferroviaria centrale estesa, siano in grado di accogliere treni aventi una lunghezza di 740 m senza manipolazione o, laddove ciò non sia economicamente fattibile, che siano adottate misure adeguate per migliorare l'efficienza operativa relativa alla gestione di treni aventi una lunghezza di 740 m.

Il presente paragrafo non si applica ai terminali merci multimodali collegati solo a reti ferroviarie isolate.

4. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione adotta atti di esecuzione per concedere esenzioni dai requisiti di cui al presente articolo a motivo di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, in particolare quando il terminale è situato in una zona limitata in termini di spazio, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei significativi effetti negativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. Uno Stato membro può richiedere che siano concesse varie esenzioni in un'unica richiesta.

La Commissione valuta la richiesta alla luce della giustificazione fornita a norma del primo comma.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma. Se la Commissione ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti, può chiedere allo Stato membro di integrare tali informazioni supplementari entro 30 giorni di calendario dalla loro ricezione.

La Commissione adotta una decisione in merito all'esenzione richiesta entro sei mesi dalla ricezione della richiesta a norma del primo comma oppure, nel caso in cui lo Stato membro interessato abbia fornito ulteriori informazioni a norma del terzo comma, entro quattro mesi dalla più recente ricezione di dette informazioni, se quest'ultima data è posteriore. In mancanza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

La Commissione informa gli altri Stati membri delle esenzioni concesse conformemente al presente articolo.

Articolo 39

Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura del trasporto multimodale

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

- a) facilitazione delle interconnessioni tra i diversi modi di trasporto;
- b) rimozione dei principali ostacoli tecnici e amministrativi al trasporto multimodale, anche utilizzando le eFTI;
- c) sviluppo di un flusso di informazioni senza interruzioni per la fornitura di servizi di trasporto in tutto il sistema di trasporto transeuropeo;
- d) facilitazione dell'interoperabilità per la condivisione dei dati, l'accesso ai dati e il loro riutilizzo all'interno dei modi di trasporto e tra di essi;
- e) promozione, se del caso, della possibilità per i binari e i terminali merci multimodali sulla rete transeuropea dei trasporti di gestire treni aventi una lunghezza di 740 m senza manipolazione;

- f) estensione ed elettrificazione dei binari di manovra di partenza e di arrivo, adeguamenti ai sistemi di segnalamento e miglioramenti alla configurazione dei binari;
- g) promozione, se del caso, della migrazione dei binari allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm; e
- h) promozione dell'infrastruttura del trasporto multimodale che faciliti un trasferimento modale efficace verso modi di trasporto sostenibili.

SEZIONE 7

NODI URBANI

Articolo 40

Componenti dei nodi urbani

1. Un nodo urbano comprende in particolare:
 - a) l'infrastruttura di trasporto nel nodo urbano che fa parte della rete transeuropea dei trasporti, comprese le varianti; e
 - b) i punti di accesso alla rete transeuropea dei trasporti, aperti a tutti gli operatori e a tutti gli utenti in modo non discriminatorio, in particolare porti, aeroporti, nonché stazioni ferroviarie, terminali di autobus e terminali merci multimodali

2. Le città situate al centro di ciascun nodo urbano della rete transeuropea dei trasporti sono elencate nell'allegato II. Per far parte della rete transeuropea dei trasporti e rientrare nell'elenco di cui all'allegato II, un nodo urbano ha una popolazione di almeno 100 000 abitanti o, nel caso in cui non esista alcun nodo urbano di questo tipo in una regione NUTS 2, è il principale nodo di detta regione NUTS 2.

Articolo 41

Requisiti per i nodi urbani

1. Nello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti nei nodi urbani, al fine di assicurare il funzionamento efficace dell'intera rete senza strozzature, gli Stati membri garantiscono:
- a) la disponibilità di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi, in conformità del regolamento (UE) 2023/1804;
 - b) entro il 31 dicembre 2027:
 - i) l'adozione e il monitoraggio di un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) per ciascun nodo urbano che comprenda, tra l'altro, misure volte a integrare i diversi modi di trasporto e progredire verso la mobilità sostenibile, a promuovere una mobilità efficiente a emissioni zero e a basse emissioni, compresa la logistica urbana, a ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e, se del caso, a valutare l'accessibilità degli utenti ai trasporti; e

- ii) la raccolta e la presentazione alla Commissione di dati sulla mobilità urbana per nodo urbano nei settori della sostenibilità, della sicurezza e dell'accessibilità in base agli indicatori e alla metodologia di cui al paragrafo 2;
- c) entro il 31 dicembre 2030, lo sviluppo di nodi passeggeri multimodali per favorire i collegamenti del primo e dell'ultimo miglio, compresa l'agevolazione dell'accesso alle infrastrutture di trasporto pubblico e alla mobilità attiva, dotati di almeno una stazione di ricarica quale definita all'articolo 2, punto 52), del regolamento (UE) 2023/1804 dedicata agli autobus e pullman; gli Stati membri esaminano inoltre lo sviluppo, all'interno di tali nodi, di una stazione di rifornimento, quale definita all'articolo 2, punto 59), di tale regolamento, utilizzata per l'idrogeno e dedicata agli autobus e pullman; e
- d) entro il 31 dicembre 2040, lo sviluppo, previa analisi dei costi e dei benefici socioeconomici, di almeno un terminale merci multimodale, se non esiste già un tale terminale, che consenta una capacità di trasbordo sufficiente all'interno o in prossimità del nodo urbano.

Un terminale merci multimodale può servire vari nodi urbani ed essere situato nello stesso nodo urbano o nelle vicinanze. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

2. Nell'adottare e nel monitorare i PUMS le autorità locali, in cooperazione con le autorità nazionali se del caso, si adoperano per garantire che i PUMS siano in linea con gli orientamenti di cui all'allegato V, tenendo conto nel contempo dei flussi di trasporto transeuropeo a lunga distanza.

Entro il ... [un anno dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta un atto di esecuzione:

- a) che definisce, in numero limitato, gli indicatori da utilizzare per la raccolta dei dati di cui al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo;
- b) che stabilisce una metodologia per la raccolta e la presentazione dei dati a norma del paragrafo 1 del presente articolo; e
- c) che specifica i singoli termini per la presentazione di tali dati.

I termini sono fissati tra i tre e i cinque anni.

L'atto di esecuzione è elaborato in stretta cooperazione con gli Stati membri e le loro autorità regionali e locali e, in tale contesto, si tiene conto della disponibilità e dell'accessibilità dei dati a livello locale, nonché dei piani urbani di mobilità esistenti.

Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 61, paragrafo 3.

3. Entro il ... [un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione istituisce inoltre un'interfaccia internet che consenta alle autorità competenti di presentare i PUMS e gli indicatori di cui al paragrafo 1, lettera b), e agli Stati membri di assicurarsi che i PUMS e gli indicatori siano stati presentati.
4. Entro il ... [un anno dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], gli Stati membri designano, fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 5, un punto di contatto nazionale per i PUMS e istituiscono un programma nazionale per i PUMS al fine di sostenere i nodi urbani nell'adozione e nell'attuazione dei PUMS di cui al paragrafo 1, lettera b), punto i), del presente articolo.

Articolo 42

Priorità aggiuntive per i nodi urbani

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

- a) collegamenti del primo e dell'ultimo miglio tra e verso i punti di accesso alla rete transeuropea dei trasporti di cui all'articolo 40, paragrafo 1, lettera b), al fine di aumentare le prestazioni della rete transeuropea dei trasporti, quali metropolitane o tram;

- b) l'interconnessione senza soluzione di continuità tra l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti e l'infrastruttura per il trasporto sostenibile regionale e locale, che può comprendere:
- i) per i passeggeri, la possibilità di accedere a informazioni, prenotare, pagare i viaggi nonché ottenere biglietti attraverso servizi digitali di mobilità multimodale, per consentire itinerari ottimizzati per i veicoli al fine di migliorare la gestione dei flussi di traffico e la sicurezza stradale e di ridurre la congestione e l'inquinamento atmosferico; e
 - ii) per le merci, strutture logistiche urbane per migliorare il consolidamento delle consegne nelle aree urbane, quali microhub, hub logistici che utilizzano biciclette per il trasferimento di merci, in particolare quelli connessi alle infrastrutture del trasporto ferroviario e per vie navigabili;
- c) l'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura delle infrastrutture per il trasporto passeggeri tra i modi di trasporto ferroviario, stradale e, se opportuno, per vie navigabili interne, aereo e marittimo, compresa l'integrazione delle infrastrutture per i modi attivi, in particolare nella costruzione o nell'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto;
- d) l'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura delle infrastrutture per il trasporto merci tra trasporto ferroviario, stradale e, se opportuno, per vie navigabili interne, aereo e marittimo, nonché collegamenti adeguati con piattaforme e impianti logistici;
- e) la mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;

- f) la promozione di trasporti e di una mobilità a emissioni zero efficienti e silenziosi, anche rendendo le flotte urbane più ecologiche per i passeggeri e le merci;
- g) se del caso, l'aumento della quota modale del trasporto pubblico e dei modi attivi tramite misure per orientare principalmente la mobilità dei passeggeri a favore di tali modi, comprese infrastrutture sicure e protette per i modi attivi;
- h) la promozione del trasporto urbano efficiente di merci a basse emissioni acustiche e di carbonio;
- i) se del caso, una maggiore accessibilità e connettività tra aree urbane e rurali e l'accesso a trasporti intelligenti, sostenibili e accessibili in termini di costi; e
- j) l'adozione di misure concrete che favoriscano la più ampia diffusione di strumenti delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) e di sistemi di trasporto intelligenti, con un accesso aperto a tutti gli operatori, per consentire itinerari ottimizzati per i veicoli al fine di migliorare la gestione dei flussi di traffico, ridurre la congestione e l'inquinamento atmosferico e migliorare la sicurezza stradale nonché le informazioni in tempo reale sulla disponibilità di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Capo IV

Disposizioni per trasporti intelligenti e resilienti

Articolo 43

Sistemi TIC per i trasporti

1. I sistemi TIC per i trasporti sono tali da consentire la gestione della capacità e del traffico e lo scambio di informazioni all'interno di modi di trasporto e fra di essi per operazioni di trasporto multimodale e servizi a valore aggiunto connessi ai trasporti, miglioramenti della resilienza, della sicurezza, della protezione, della congestione e delle prestazioni operative e ambientali, nonché procedure amministrative semplificate. I sistemi TIC per i trasporti facilitano altresì il collegamento senza soluzione di continuità tra l'infrastruttura e i beni mobili.
2. I seguenti sistemi TIC per i trasporti sono diffusi in tutta l'Unione in conformità ed entro i limiti delle disposizioni specifiche stabilite nel diritto dell'Unione al fine di garantire la presenza di una serie di capacità di base interoperabili in tutti gli Stati membri:
 - a) per le ferrovie: ERTMS, applicazioni telematiche per i servizi merci e passeggeri di cui alla specifica tecnica di interoperabilità, in particolare i risultati prodotti dalle imprese comuni Shift2Rail e "Ferrovie europee";
 - b) per le vie navigabili interne: RIS;

- c) per il trasporto stradale: ITS;
- d) per il trasporto marittimo: servizi VTMISS per la gestione del traffico navale e il sistema EMSWe per lo scambio di informazioni;
- e) per il trasporto aereo: sistemi ATM/ANS, in particolare quelli derivanti dal progetto SESAR; e
- f) per il trasporto multimodale: eFTI.

3. Gli Stati membri possono inoltre promuovere altri sistemi TIC per i trasporti, se del caso, in modo coordinato e armonizzato sulla rete transeuropea dei trasporti. Tali misure possono includere miglioramenti della digitalizzazione per le ferrovie, la promozione dello spazio dei dati sulla mobilità dell'Unione e quadri che facilitino lo scambio di dati tra imprese, ove istituito dall'Unione, per la trasparenza e l'ottimizzazione della catena di approvvigionamento e un'infrastruttura TIC adeguata che consenta un'applicazione intelligente basata sullo scambio di dati in tempo reale tra gli operatori economici e le autorità di contrasto necessari per verificare la conformità ai requisiti normativi applicabili, anche quando i veicoli sono in movimento.

Articolo 44

Servizi di trasporto di merci sostenibili

Gli Stati membri promuovono progetti di interesse comune che forniscono servizi di trasporto merci efficienti che utilizzano l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti e contribuiscono a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e altre ripercussioni negative di tipo socioeconomico e ambientale, quali l'inquinamento atmosferico e acustico, e che si prefiggono di:

- a) migliorare l'uso sostenibile dell'infrastruttura di trasporto, compresa l'efficienza della sua gestione;
- b) promuovere la diffusione di servizi di trasporto innovativi, compresi collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio nel quadro dello spazio marittimo europeo, sistemi TIC per i trasporti e lo sviluppo di infrastrutture ausiliarie necessarie per conseguire principalmente gli obiettivi ambientali e connessi alla sicurezza di tali servizi;
- c) facilitare le operazioni di servizi di trasporto multimodale, compresi i necessari flussi informativi che le accompagnano, e migliorare la cooperazione tra i partecipanti alla catena logistica, compresi spedizionieri, operatori, fornitori di servizi e loro clienti;
- d) promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e un esercizio a emissioni zero o a basse emissioni, in particolare nei settori delle tecnologie, delle operazioni, della trazione dei veicoli, della propulsione e della pianificazione delle operazioni e dei sistemi; o

- e) migliorare i collegamenti con le parti più vulnerabili e isolate dell'Unione, in particolare le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose, nonché le zone scarsamente popolate, promuovendo servizi regolari e frequenti.

Articolo 45

Nuove tecnologie e innovazione

Per mantenere la rete transeuropea dei trasporti al passo con lo sviluppo e la diffusione di tecnologie innovative, gli Stati membri e la Commissione promuovono in modo coordinato progetti di interesse comune volti in particolare a:

- a) sostenere e promuovere la decarbonizzazione dei trasporti attraverso la transizione verso veicoli, treni, navi e aeromobili alimentati da combustibili alternativi a emissioni zero e a basse emissioni, nonché altre tecnologie di trasporto e di rete innovative e sostenibili;
- b) promuovere tecnologie emergenti sostenibili per migliorare e agevolare il trasporto e la mobilità di passeggeri e merci;
- c) migliorare la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto promuovendo l'efficienza energetica, introdurre soluzioni a emissioni zero e a basse emissioni, alimentate da combustibili alternativi e fornire l'infrastruttura corrispondente, ove possibile per mezzo di sinergie con la rete dell'energia transeuropea;

- d) sostenere l'adozione e la diffusione di nuove tecnologie digitali, in particolare promuovere lo scambio di dati e l'infrastruttura di connettività con una copertura senza interruzioni su tutta la rete per garantire il livello e le prestazioni più elevati dell'infrastruttura digitale e conseguire livelli superiori di automazione, con particolare attenzione al settore ferroviario;
- e) migliorare la sicurezza e la sostenibilità della circolazione delle persone e del trasporto di merci;
- f) migliorare il funzionamento, la gestione, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete, anche attraverso lo sviluppo di servizi digitali di mobilità multimodale, quali soluzioni relative alla mobilità come servizio;
- g) promuovere modi efficaci per fornire informazioni accessibili e comprensibili a tutti gli utenti e i fornitori di servizi di trasporto in materia di interconnessioni, interoperabilità e multimodalità e per quanto riguarda gli effetti ambientali delle loro scelte in termini di trasporto;
- h) promuovere misure dirette a ridurre le esternalità negative, come la congestione, i danni alla salute e ogni tipo di inquinamento, tra cui il rumore e le emissioni;
- i) introdurre la tecnologia della sicurezza;
- j) migliorare la resilienza dell'infrastruttura di trasporto alle perturbazioni e ai cambiamenti climatici attraverso il suo ammodernamento e la sua progettazione nonché attraverso soluzioni digitali e sicure dal punto di vista informatico volte a consentire la protezione della rete nel contesto di disastri naturali e provocati dall'uomo; e

- k) far progredire lo sviluppo e la diffusione di sistemi TIC e nuove tecnologie per i trasporti all'interno dei modi di trasporto e fra di essi.

Ai fini del primo comma, lettera b), l'infrastruttura di trasporto corrispondente può:

- i) includere l'accesso alla rete, le condotte e altri strumenti necessari per la fornitura di energia;
- ii) tenere conto dell'interfaccia infrastruttura-veicolo, compresa la ricarica intelligente e bidirezionale;
- iii) includere sistemi TIC per i trasporti;
- iv) fungere da polo di energia per servire diversi modi di trasporto al fine di collegare la produzione locale di energia pulita alle applicazioni di mobilità a emissioni zero; e
- v) contribuire anche alla diffusione di altre tecnologie che accelerano la decarbonizzazione dell'economia.

Articolo 46
Resilienza delle infrastrutture

1. Nella pianificazione e attuazione di progetti di interesse comune, gli Stati membri compiono tutti gli sforzi opportuni per migliorare la sicurezza e la resilienza dell'infrastruttura ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, alle minacce ibride, ai disastri provocati dall'uomo, agli incidenti, alle interruzioni operative come anche alle perturbazioni intenzionali che incidono sul funzionamento del sistema di trasporto dell'Unione. In particolare, si tiene conto dei seguenti elementi:
 - a) interdipendenze, collegamenti ed effetti a cascata in relazione ad altre reti come quella delle telecomunicazioni ed elettrica;
 - b) sicurezza, protezione e prestazioni in presenza di molteplici pericoli;
 - c) qualità strutturale delle infrastrutture durante il loro intero ciclo di vita, con particolare riguardo alle condizioni ambientali e alle condizioni climatiche future previste;
 - d) esigenze in materia di protezione civile per rispondere alle perturbazioni, comprese quelle per il trasporto di merci pericolose; e
 - e) cibersicurezza e resilienza delle infrastrutture, con particolare attenzione alle infrastrutture transfrontaliere.

2. I progetti di interesse comune per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale conformemente alla direttiva 2011/92/UE sono soggetti a immunizzazione dagli effetti del clima. L'immunizzazione dagli effetti del clima è intrapresa tenendo conto delle migliori prassi e degli orientamenti più recenti disponibili al fine di assicurare che le infrastrutture di trasporto siano resilienti agli effetti negativi dei cambiamenti climatici attraverso una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, anche mediante pertinenti misure di adattamento, e attraverso l'integrazione del costo delle emissioni di gas a effetto serra nell'analisi costi-benefici. Fatti salvi altri atti giuridici dell'Unione, tale requisito non si applica ai progetti per i quali la procedura di appalto della valutazione dell'impatto ambientale è stata avviata entro il ... [data di entrata in vigore del presente regolamento].
3. Entro il ... [due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione, in stretta cooperazione con gli Stati membri interessati, effettua una valutazione della resilienza e della vulnerabilità della rete centrale alle conseguenze dei cambiamenti climatici, sulla base della quale può elaborare e mettere a disposizione del pubblico le migliori pratiche sulle possibili misure di adattamento per garantire la resilienza della rete.

Articolo 47

Rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico

1. Gli Stati membri si adoperano per garantire che l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti sia protetta dai rischi per la sicurezza e l'ordine pubblico, valutando i potenziali rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico provenienti dalla partecipazione o dal contributo di un'impresa di un paese terzo a un progetto di interesse comune.
2. Nel determinare se la partecipazione o il contributo di un'impresa di un paese terzo a un progetto di interesse comune possa incidere sull'infrastruttura per motivi di sicurezza o di ordine pubblico, gli Stati membri possono considerare i suoi effetti potenziali, tra l'altro, su:
 - a) la fornitura di fattori produttivi essenziali per la costruzione, il funzionamento e la manutenzione dell'infrastruttura; e
 - b) l'accesso a informazioni sensibili, compresi i dati personali, o la capacità di controllare tali informazioni in concomitanza con la costruzione, il funzionamento e la manutenzione dell'infrastruttura.

Gli Stati membri possono anche tenere conto, in particolare, dei fattori elencati all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/452.

3. Fatti salvi il regolamento (UE) 2019/452, la competenza esclusiva degli Stati membri per la sicurezza nazionale, come stabilito nell'articolo 4, paragrafo 2, TUE, e il diritto degli Stati membri di tutelare gli interessi essenziali della propria sicurezza conformemente all'articolo 346, TFUE qualora uno Stato membro ritenga che la partecipazione o il contributo di un'impresa di un paese terzo a un progetto di interesse comune possa incidere sull'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti per motivi di sicurezza o di ordine pubblico, tale Stato membro informa la Commissione in merito alle misure adeguate adottate per mitigare tale rischio.
4. Il presente articolo non si applica alla partecipazione o al contributo a un progetto di interesse comune di una persona fisica, compresa la persona fisica che svolge, all'interno di un'impresa di un paese terzo, per un determinato periodo di tempo, servizi a favore e sotto la direzione di un'altra persona fisica in cambio dei quali tale persona fisica riceve una remunerazione.

Articolo 48
Mobilità militare

1. Nel costruire o nell'ammodernare l'infrastruttura delle parti della rete transeuropea dei trasporti che coincidono con la rete di trasporto militare individuata nel documento "Requisiti militari ai fini della mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE", approvato dal Consiglio il 26 giugno 2023 e il 23 ottobre 2023, e in qualsiasi ulteriore documento approvato successivamente in cui si rivedono tali requisiti, gli Stati membri valutano la necessità, la pertinenza e la fattibilità di andare oltre i requisiti di cui al capo III del presente regolamento, al fine di tenere conto del peso, delle dimensioni o dell'entità del trasporto militare di truppe e materiali.
2. Entro il ... [un anno dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] e tenendo conto dei requisiti costituzionali degli Stati membri, la Commissione effettua uno studio per individuare le possibilità di movimenti su larga scala con breve preavviso in tutta l'Unione, compresa la mobilità militare. Nel corso di tale studio, la Commissione consulta gli Stati membri.

Articolo 49

Manutenzione e ciclo di vita dei progetti

Fatti salvi la responsabilità degli Stati membri per quanto riguarda la pianificazione, il finanziamento e la gestione della manutenzione dell'infrastruttura, e il principio di bilancio dell'annualità, ove applicabile, gli Stati membri si adoperano per garantire:

- a) la manutenzione dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti in modo tale da assicurare, nell'intero ciclo di vita, un elevato livello di servizio e di sicurezza adattato al flusso di traffico, e la presa in considerazione nella fase di pianificazione della costruzione o dell'ammodernamento delle esigenze di manutenzione preventiva, dei miglioramenti della resilienza e dei costi stimati nel corso della vita dell'infrastruttura;
- b) la pianificazione della manutenzione a lungo termine dell'infrastruttura stradale e, se del caso, delle vie navigabili interne; e
- c) la coerenza tra le esigenze di manutenzione e di rinnovo nel caso di infrastrutture ferroviarie connesse allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e alla strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE e al contratto di cui all'articolo 30 della direttiva 2012/34/UE.

Articolo 50
Accessibilità per tutti gli utenti

Le infrastrutture transeuropee dei trasporti consentono una mobilità e un'accessibilità senza soluzione di continuità per tutti gli utenti, in particolare per:

- a) le persone in situazioni di povertà dei trasporti o di vulnerabilità, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta; e
- b) le persone che vivono nelle regioni ultraperiferiche e in altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montuose, nonché nelle zone scarsamente popolate.

Capo V

Attuazione degli strumenti dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali

Articolo 51

Strumento dei corridoi di trasporto europei e priorità orizzontali

1. I corridoi di trasporto europei costituiscono uno strumento per facilitare l'implementazione coordinata di parti della rete centrale e della rete centrale estesa della rete transeuropea dei trasporti e mirano, in particolare, a migliorare i collegamenti transfrontalieri, a completare i collegamenti mancanti, a eliminare le strozzature all'interno dell'Unione e, se del caso, a migliorare i collegamenti con la rete transeuropea dei trasporti dei paesi vicini.
2. Per realizzare un trasporto multimodale efficiente sotto il profilo delle risorse e contribuire alla coesione attraverso una maggiore cooperazione territoriale, i corridoi di trasporto europei sono incentrati su:
 - a) integrazione modale, in particolare con l'obiettivo di rafforzare i modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, segnatamente la ferrovia, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio;

- b) interoperabilità e continuità della rete;
 - c) sviluppo coordinato dell'infrastruttura per tutti i modi di trasporto, in particolare nelle tratte transfrontaliere, soprattutto al fine di sviluppare un sistema di trasporto ferroviario di merci interoperabile nonché una rete ferroviaria a lunga distanza efficiente per il trasporto di passeggeri, anche ad alta velocità, in tutta l'Unione, come pure al fine di garantire un'integrazione efficiente e sostenibile dell'infrastruttura delle vie navigabili interne e dell'infrastruttura marittima con altri modi di trasporto;
 - d) sostegno dello sviluppo e della diffusione coordinati e integrati di soluzioni innovative per la digitalizzazione e l'interoperabilità dei trasporti; e
 - e) promozione della diffusione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.
3. I corridoi di trasporto europei consentono agli Stati membri di seguire un approccio coordinato e sincronizzato per quanto riguarda gli investimenti nelle infrastrutture.
4. L'ERTMS e lo spazio marittimo europeo sono le due priorità orizzontali per l'attuazione della rete transeuropea dei trasporti. Gli strumenti istituiti conformemente al presente capo agevolano l'installazione tempestiva dell'ERTMS e l'integrazione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto marittimo nella rete transeuropea dei trasporti.

Articolo 52

Coordinamento dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali

1. Per facilitare la realizzazione coordinata dei corridoi di trasporto europei, dell'ERTMS e dello spazio marittimo europeo, la Commissione, d'intesa con gli Stati membri interessati e previa consultazione del Parlamento europeo e del Consiglio e, se del caso, dei paesi vicini che fanno parte dei corridoi di trasporto europei, designa un coordinatore europeo per ciascun corridoio e per ciascuna priorità orizzontale.
2. Il coordinatore europeo è scelto, in particolare, in funzione della sua conoscenza delle questioni relative ai trasporti, al finanziamento o alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti, oltre che della sua esperienza nell'ambito dell'elaborazione delle politiche dell'Unione. Il coordinatore europeo è selezionato per un mandato di quattro anni al massimo, rinnovabile. Il mandato del coordinatore europeo riguarda l'attuazione di un unico corridoio o di un'unica priorità orizzontale.
3. La decisione della Commissione relativa alla nomina del coordinatore europeo precisa le modalità di svolgimento dei compiti di cui ai paragrafi 5, 6 e 7.
4. Il coordinatore europeo agisce in nome e per conto della Commissione, che assicura la necessaria assistenza di segreteria.

5. I coordinatori europei:

- a) sostengono l'attuazione coordinata del corridoio di trasporto europeo o della priorità orizzontale in questione;
- b) redigono un piano di lavoro di concerto con gli Stati membri in questione e, se del caso, in consultazione con i paesi vicini che fanno parte dei corridoi di trasporto europei, e ne controllano l'attuazione conformemente all'articolo 54;
- c) si consultano rispettivamente con il forum dei corridoi o il forum consultivo per le priorità orizzontali in relazione a tale piano di lavoro e alla sua attuazione e informano regolarmente il forum in merito all'attuazione del piano di lavoro;
- d) riferiscono agli Stati membri, ai paesi vicini che fanno parte dei corridoi di trasporto europei, al Parlamento europeo e alla Commissione e, se opportuno, agli altri soggetti direttamente coinvolti nello sviluppo del corridoio di trasporto europeo o della priorità orizzontale su eventuali difficoltà incontrate e, soprattutto qualora vi siano ostacoli allo sviluppo di un corridoio o di una priorità orizzontale, al fine di contribuire a trovare le soluzioni appropriate; e

- e) presentano al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e agli Stati membri interessati una relazione annuale sullo stato di avanzamento dell'attuazione dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali; tale relazione annuale sullo stato di avanzamento si concentra sui progressi compiuti nell'ambito delle priorità e degli investimenti chiave, descrive la natura dei problemi incontrati nella loro attuazione e propone eventuali soluzioni.

6. Fatte salve le competenze della governance del trasporto ferroviario di merci a norma del regolamento (UE) n. 913/2010 e la competenza degli Stati membri in materia di gestione e di finanziamento dell'infrastruttura, i coordinatori europei dei corridoi di trasporto europei cooperano strettamente con gli Stati membri interessati e la governance del trasporto ferroviario di merci al fine di:

- a) contribuire a individuare le priorità e le esigenze di investimento per il trasporto ferroviario di merci sulle linee ferroviarie di trasporto merci dei corridoi di trasporto europei, tenendo conto dei vantaggi per la rete transeuropea dei trasporti e delle date generali di completamento di cui al presente regolamento; e
- b) monitorare le prestazioni dei servizi ferroviari di trasporto merci, individuare potenziali ostacoli, quali ostacoli tecnici, amministrativi e operativi, con particolare attenzione alla dimensione transfrontaliera, ed elaborare raccomandazioni al riguardo, se del caso.

7. I coordinatori europei dei corridoi di trasporto europei:
- a) cooperano strettamente con gli Stati membri interessati per contribuire a individuare le priorità e le esigenze di investimento per le linee ferroviarie di trasporto passeggeri dei corridoi di trasporto europei; e
 - b) monitorano le prestazioni dei servizi ferroviari per il trasporto passeggeri, individuano potenziali ostacoli, quali ostacoli tecnici, amministrativi e operativi, con particolare attenzione alla dimensione transfrontaliera, e formulano raccomandazioni al riguardo, se del caso.
8. I coordinatori europei dei corridoi di trasporto europei cooperano strettamente con gli Stati membri interessati al fine di agevolare, se del caso, i contatti e il coordinamento tra i rappresentanti delle vie navigabili marittime e interne con l'obiettivo di aumentarne le sinergie.
9. A norma dell'articolo 14, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2021/1153, la Commissione consulta il coordinatore europeo quando esamina le domande di finanziamento dell'Unione nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa (MCE) per i corridoi di trasporto europei o per le priorità orizzontale rientranti nel mandato di tale coordinatore europeo, al fine di garantire la coerenza e l'avanzamento di ciascun corridoio o di ciascuna priorità orizzontale, tenendo conto della connettività della rete. Il coordinatore europeo verifica la coerenza dei progetti proposti dagli Stati membri o, se del caso, dai paesi vicini, per il cofinanziamento del MCE con le priorità del piano di lavoro di cui al paragrafo 5, lettera b), del presente articolo.

10. Qualora il coordinatore europeo non sia in grado di svolgere il proprio mandato in modo soddisfacente e in conformità dei requisiti di cui al presente articolo, la Commissione può porre fine in qualsiasi momento, dopo aver consultato gli Stati membri interessati, al suo mandato. La Commissione informa il Parlamento europeo e il Consiglio della sua decisione e designa un nuovo coordinatore europeo conformemente alla procedura di cui al paragrafo 1.

Articolo 53

Governance dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali

1. Per ciascun corridoio di trasporto europeo e priorità orizzontale il coordinatore europeo corrispondente è assistito nell'espletamento dei suoi compiti relativi al piano di lavoro e alla sua attuazione da un segretariato e da un forum consultivo, denominati rispettivamente "forum del corridoio" e "forum consultivo per la priorità orizzontale".
2. Il "forum del corridoio" è formalmente istituito e presieduto dal coordinatore europeo. Gli Stati membri interessati convengono sulla composizione del forum del corridoio per la parte del corridoio di trasporto europeo che li concerne, assicurano la rappresentanza della governance del trasporto ferroviario di merci e facilitano la rappresentanza di altri gestori dell'infrastruttura pertinenti, quali le autorità e la governance dei porti marittimi e interni.
3. La Commissione consulta i paesi vicini che fanno parte dei corridoi di trasporto europei in merito alla composizione del forum dei corridoi per le parti del corridoio di trasporto europeo che li concernono.

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

- a) interoperabilità e diffusione di nuove tecnologie e infrastrutture;
- b) sviluppo e attuazione coordinati di progetti infrastrutturali nelle tratte transfrontaliere;
- c) servizi ferroviari transfrontalieri di trasporto passeggeri;
- d) strozzature operative;
- e) nodi urbani;
- f) cooperazione con paesi terzi; e
- g) altri temi ritenuti necessari.

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

5. Il forum consultivo per la priorità orizzontale è istituito e presieduto dal coordinatore europeo. Possono partecipare al forum consultivo per la priorità orizzontale gli Stati membri interessati e, se opportuno e in accordo con gli Stati membri interessati, i rappresentanti dei paesi vicini interessati e dei settori interessati. Ciascuno Stato membro designa un rappresentante nazionale responsabile coinvolto nel coordinamento dell'implementazione dell'ERTMS in tale Stato membro affinché partecipi al forum consultivo per l'ERTMS. Il coordinatore europeo può altresì istituire gruppi di lavoro ad hoc.
6. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo, partecipano al forum del corridoio e al forum consultivo per la priorità orizzontale e forniscono al coordinatore europeo le informazioni necessarie per l'esecuzione dei compiti specificati nel presente articolo, incluse le informazioni concernenti lo sviluppo dei corridoi, presenti nei piani e programmi nazionali pertinenti che contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

7. Il coordinatore europeo può consultare le autorità regionali e locali, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori dei trasporti, in particolare quelli che sono membri della governance del trasporto ferroviario di merci, il settore dell'approvvigionamento, gli utenti dei trasporti e i pertinenti portatori di interesse in relazione al piano di lavoro e alla sua attuazione. Analogamente, per quanto riguarda la realizzazione dei progetti di interesse comune che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2021/1187, possono essere consultate anche le autorità designate, quali definite all'articolo 2, punto 6), di tale direttiva. Il coordinatore europeo competente per l'ERTMS coopera altresì strettamente con l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie istituita dal regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶⁰ e l'impresa comune "Ferrovie europee", mentre il coordinatore europeo per lo spazio marittimo europeo coopera strettamente con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶¹.

⁶⁰ Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 1).

⁶¹ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).

Articolo 54

Piano di lavoro del coordinatore europeo

1. Ciascun coordinatore europeo dei corridoi di trasporto europei e delle due priorità orizzontali redige, entro il ... [due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] e poi ogni quattro anni, un piano di lavoro che fornisca un'analisi dettagliata dello stato di attuazione del corridoio o della priorità orizzontale di sua competenza e della sua conformità ai requisiti del presente regolamento, nonché delle priorità per il suo sviluppo futuro.
2. Il piano di lavoro è elaborato in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati e, se del caso, i paesi vicini che fanno parte del corridoio di trasporto europeo, e in consultazione con il forum del corridoio e la governance del trasporto ferroviario di merci o il forum consultivo della priorità orizzontale. Il piano di lavoro del corridoio di trasporto europeo è approvato dagli Stati membri interessati. I paesi vicini che fanno parte di un corridoio europeo sono consultati. La Commissione presenta il piano di lavoro, per informazione, al Parlamento europeo e al Consiglio.

Nel redigere il piano di lavoro, il coordinatore europeo tiene conto del piano di attuazione di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) n. 913/2010.

3. Il piano di lavoro per il corridoio di trasporto europeo fornisce un'analisi dettagliata dello stato di attuazione del corridoio in questione, che comprende in particolare:
- a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio, in particolare le tratte transfrontaliere;
 - b) un'analisi dello stato di conformità del corridoio ai requisiti delle infrastrutture di trasporto di cui al presente regolamento e dei relativi progressi compiuti, compresi potenziali ritardi;
 - c) un'individuazione dei collegamenti mancanti e delle strozzature che ostacolano lo sviluppo del corridoio, con particolare attenzione alle tratte transfrontaliere;
 - d) un'analisi degli investimenti necessari, comprese le diverse fonti di finanziamento impegnate o previste, o entrambe, per l'attuazione dei progetti necessari allo sviluppo e al completamento del corridoio, in particolare le tratte transfrontaliere;
 - e) una descrizione di possibili soluzioni per far fronte alle esigenze di investimento e alle strozzature, in particolare per le linee passeggeri e merci e i collegamenti del corridoio al fine di rispettare i termini stabiliti dal presente regolamento;

- f) un piano che può contenere tappe intermedie indicative per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, digitali, operativi e amministrativi tra i modi di trasporto e all'interno di essi e per incrementare l'efficienza e l'accessibilità dei trasporti multimodali prestando particolare attenzione alla linea ferroviaria e alle relative tratte transfrontaliere e ai collegamenti nazionali mancanti.

Ai fini dell'analisi degli investimenti e dell'elaborazione del piano, il coordinatore europeo:

- i) tiene conto dei piani e dei programmi nazionali di cui all'articolo 60, paragrafo 1, del presente regolamento;
- ii) collabora con il comitato esecutivo e il comitato di gestione del corridoio in linea con l'articolo 11 del regolamento (UE) n. 913/2010 per gli aspetti relativi al trasporto ferroviario di merci;
- iii) tiene conto degli elementi dell'analisi pertinenti per il corridoio, dei piani d'azione elaborati dagli Stati membri a norma dell'articolo 36, paragrafo 4, del presente regolamento nonché dell'elenco di cui all'articolo 18, lettera b), del regolamento (UE) n. 913/2010 per gli aspetti relativi ai terminali merci multimodali;

- iv) tiene conto dei risultati del monitoraggio effettuato conformemente all'articolo 52, paragrafo 7, lettera b) per gli aspetti relativi ai servizi passeggeri; e
- v) tiene conto delle raccomandazioni della Corte dei conti europea e dei lavori delle autorità designate di cui alla direttiva (UE) 2021/1187;
- g) i risultati del monitoraggio delle prestazioni del traffico merci per ferrovia effettuato dalla governance del trasporto ferroviario di merci a norma dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 913/2010 e l'elenco degli obiettivi, dei traguardi e delle misure del corridoio definiti conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 913/2010, quali mezzi per soddisfare le priorità operative di cui all'articolo 19 del presente regolamento;
- h) l'individuazione delle misure presso i nodi urbani, in cooperazione con gli Stati membri interessati, le autorità locali pertinenti e i punti di contatto nazionali per i PUMS, che possono contribuire al funzionamento efficace del trasporto merci e passeggeri lungo il corridoio e al conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, mantenendo al contempo la coerenza con i pertinenti PUMS;
- i) l'individuazione, in cooperazione con gli Stati membri interessati, delle priorità per lo sviluppo del corridoio;

- j) un'analisi dei possibili effetti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura e, ove opportuno, le misure proposte per migliorare la resilienza ai cambiamenti climatici; e
 - k) le misure da adottare per mitigare le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento acustico e, se opportuno, altre esternalità negative.
4. Il coordinatore europeo offre sostegno agli Stati membri e, se opportuno e pertinente, ai paesi vicini nell'attuazione del piano di lavoro in particolare per quanto riguarda:
- a) la definizione delle priorità nella pianificazione nazionale, contribuendo a individuare i problemi di attuazione e le strozzature, comprese questioni operative, in relazione a ciascun corridoio o a ciascuna priorità orizzontale;
 - b) la programmazione di progetti e investimenti, i relativi costi e il calendario stimato per l'attuazione dei corridoi di trasporto europei o della priorità orizzontale; e
 - c) i lavori in sede di organo di controllo o analogo organo direttivo di un'entità unica, se pertinente, per il coordinamento, la costruzione o la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri, in conformità dell'articolo 8, paragrafo 6.

Articolo 55
Atti di esecuzione

1. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 5, del presente regolamento e previa approvazione degli Stati membri interessati in conformità dell'articolo 172, secondo comma, TFUE, la Commissione adotta atti di esecuzione per l'attuazione di ciascun corridoio di trasporto europeo che copre le sue tratte transfrontaliere principali, nonché un numero limitato di altri progetti specifici su tratte nazionali che sono fondamentali per il funzionamento del corridoio al fine di realizzare i collegamenti mancanti o rimuovere le principali strozzature. La selezione dei progetti da includere negli atti di esecuzione si basa sull'analisi concordata con gli Stati membri nel primo piano di lavoro dei coordinatori europei elaborato conformemente all'articolo 54 del presente regolamento. L'obiettivo degli atti di esecuzione è garantire una definizione coerente delle priorità per la pianificazione delle infrastrutture e degli investimenti, stabilendo tappe indicative e il calendario previsto per l'attuazione dei progetti individuati. Gli atti di esecuzione sono elaborati in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati e aggiornati ogni quattro anni o su richiesta di tali Stati membri.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 61, paragrafo 3.

2. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 5, del presente regolamento, e previa approvazione degli Stati membri interessati in conformità dell'articolo 172, secondo comma, TFUE, la Commissione può adottare atti di esecuzione per l'attuazione di tratte transfrontaliere o per l'attuazione delle priorità orizzontali. Gli atti di esecuzione sono elaborati in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati e aggiornati ogni quattro anni o su richiesta di tali Stati membri.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 61, paragrafo 3.

3. La Commissione adotta atti di esecuzione per modificare gli atti di esecuzione di cui ai paragrafi 1 e 2 al fine di tenere conto dei progressi compiuti, dei ritardi riscontrati o dell'aggiornamento dei programmi nazionali. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 61, paragrafo 3.
4. Fino alla piena attuazione degli atti di esecuzione di cui al presente articolo e salvo diversamente disposto negli stessi, gli Stati membri interessati presentano alla Commissione ogni due anni una relazione sui progressi compiuti, indicando in particolare gli impegni finanziari assunti nel piano di bilancio nazionale. La relazione può fare riferimento alle informazioni raccolte in conformità dell'articolo 57.

Articolo 56

Cooperazione con i paesi vicini coinvolti nei corridoi di trasporto europei e nelle priorità orizzontali

1. Il coordinatore europeo di un corridoio di trasporto europeo o di una priorità orizzontale che si estende a specifici paesi vicini è abilitato a cooperare con tali paesi e a coinvolgerli nelle pertinenti attività relative ai corridoi, quali il forum del corridoio o i gruppi di lavoro istituiti a norma dell'articolo 53, paragrafi 2 e 4 o il forum consultivo della priorità orizzontale, se del caso.
2. Il coordinatore europeo può inoltre cooperare con organizzazioni internazionali quando svolge attività connesse ai corridoi di trasporto europei o a una priorità orizzontale che si estendono a paesi vicini membri di tali organizzazioni internazionali.
3. L'Unione può concludere accordi ad alto livello con i paesi vicini interessati al fine di conseguire un approccio coordinato e sincronizzato per quanto riguarda l'attuazione dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali.

Capo VI

Disposizioni comuni

Articolo 57

Comunicazione e monitoraggio

1. Gli Stati membri informano la Commissione periodicamente e in modo completo e trasparente in merito ai progressi compiuti nel completamento della rete transeuropea dei trasporti attraverso la realizzazione di progetti di interesse comune e agli investimenti effettuati a tale scopo.
2. Tali informazioni comprendono i dati tecnici annuali relativi ai requisiti delle infrastrutture di trasporto stabiliti al capo III, a meno che tali informazioni siano già state raccolte al livello della rete transeuropea dei trasporti ai fini di altre applicazioni o banche dati dell'Unione.
3. Tale trasmissione è garantita in modo automatico attraverso il sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec). Fino a quando la funzionalità di scambio automatizzato di dati nella TENtec non sarà pienamente operativa, tale trasmissione è garantita ogni due anni.

4. Per quanto riguarda gli investimenti relativi ai progetti di interesse comune, gli Stati membri trasmettono dati finanziari ogni due anni sotto forma di dati aggregati annuali per modo di trasporto e per rete (rete centrale, rete centrale estesa e rete globale).
5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono l'elenco dei dati tecnici da trasmettere a norma del paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 61, paragrafo 3.
6. La Commissione garantisce che TENtec sia pubblicamente e facilmente accessibile, consentendo uno scambio automatizzato di dati con i sistemi nazionali e altre applicazioni e fonti di dati pertinenti dell'Unione. TENtec contiene informazioni aggiornate e specifiche per progetto sulle modalità e gli importi dei cofinanziamenti dell'Unione, nonché sui progressi di ciascun progetto.

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

7. La Commissione e gli Stati membri si adoperano per garantire la qualità, la completezza e la coerenza dei dati nel sistema informativo TENtec. Cooperano al fine di consentire lo scambio automatizzato di dati tra i sistemi e le fonti di dati nazionali e TENtec.

Articolo 58
Aggiornamento della rete

1. Fatta salva l'approvazione dello Stato membro interessato conformemente all'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 62 del presente regolamento per modificare gli allegati I e II, al fine di:
 - a) tener conto delle modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite all'articolo 21, paragrafo 3, lettera a), all'articolo 25, paragrafo 4, lettere a) e b), e all'articolo 33, paragrafo 2, e dalle soglie quantitative e dai requisiti qualitativi di cui all'articolo 25, paragrafo 4, lettera c); A tale riguardo la Commissione:
 - i) include i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti nella rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi tre anni supera la soglia pertinente; e
 - ii) esclude i porti marittimi e gli aeroporti dalla rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi sei anni è inferiore all'85 % della soglia pertinente, fatta eccezione per i porti marittimi inclusi nella rete globale per i quali sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 25, paragrafo 4, lettera d) o e), o su richiesta dello Stato membro interessato;

- b) include i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti nella rete globale o nella rete centrale, su richiesta dello Stato membro interessato, se tale infrastruttura ha acquisito ulteriore valore aggiunto europeo a motivo della sua importanza geostrategica per l'Unione e se è dimostrato che i requisiti della pertinente sezione del capo III sono soddisfatti o, in alternativa, se è ragionevolmente giustificato che i termini pertinenti per la conformità a tali requisiti saranno rispettati;
- c) include i nodi urbani nella rete transeuropea dei trasporti, se è dimostrato che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 40, paragrafo 2;
- d) esclude i nodi urbani dalla rete transeuropea dei trasporti se è dimostrato che non soddisfano più i requisiti di cui all'articolo 40, paragrafo 2, su richiesta dello Stato membro interessato;
- e) esclude i nodi urbani che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 40, paragrafo 2, dalla rete transeuropea dei trasporti su richiesta dello Stato membro interessato, in casi eccezionali e debitamente giustificati, con l'accordo delle autorità competenti del nodo urbano interessato;

- f) include nella rete transeuropea dei trasporti i terminali ferroviario-stradali e i terminali lungo le vie navigabili interne individuati dallo Stato membro in conformità dell'articolo 36, paragrafo 5, esclude i terminali ferroviario-stradali dalla rete transeuropea dei trasporti su richiesta dello Stato membro interessato o esclude un terminale merci multimodale di cui all'articolo 36, paragrafo 1, lettere a), b) e c) su richiesta degli Stati membri interessati; o
- g) adegua, sulla base delle informazioni fornite dallo Stato membro interessato in conformità dell'articolo 57, paragrafo 1, le mappe relative all'infrastruttura stradale, ferroviaria e delle vie navigabili interne limitandosi rigorosamente a rispecchiare i progressi compiuti nel completamento della rete; nell'adeguare tali mappe, la Commissione non effettua correzioni nel tracciato della rotta oltre quanto è consentito dalla relativa decisione di autorizzazione del progetto.

Gli adeguamenti di cui al primo comma, lettera a), si basano sulle ultime statistiche disponibili pubblicate da Eurostat o, qualora tali statistiche non siano disponibili, dagli uffici statistici nazionali degli Stati membri, escludendo nel contempo gli anni influenzati da eventi imprevisti che hanno causato un calo significativo dei flussi di traffico.

La richiesta dello Stato membro di escludere i nodi urbani dalla rete transeuropea dei trasporti, di cui al primo comma, lettera d), è corredata del parere delle autorità competenti del nodo urbano interessato.

L'adeguamento di cui al primo comma, lettera g), può comprendere l'adattamento dello stato delle nuove costruzioni contrassegnate con linee tratteggiate sulle mappe degli allegati, compresi, previo consenso dello Stato membro o degli Stati membri limitrofi, i loro collegamenti transfrontalieri. L'adeguamento può comprendere anche l'aggiornamento delle tratte transfrontaliere, previo consenso di entrambi gli Stati membri interessati.

2. Un atto delegato che include un nodo urbano nell'allegato II a norma del paragrafo 1, lettera c) del presente articolo:
 - a) proroga di tre anni, rispettivamente fino al 31 dicembre 2030 e al 31 dicembre 2033, i termini stabiliti all'articolo 41, paragrafo 1, lettere b) e c); e, per i nodi urbani inclusi nell'allegato II dopo la scadenza dei termini stabiliti all'articolo 41, paragrafo 1, lettere b) o c), proroga tali termini di tre anni dopo l'entrata in vigore di tale atto delegato; e
 - b) proroga di cinque anni, fino al 31 dicembre 2045, il termine applicabile per soddisfare i requisiti di cui all'articolo 41, paragrafo 1, lettera d); e, per i nodi urbani inclusi nell'allegato II dopo la scadenza del termine stabilito all'articolo 41, paragrafo 1, lettera d), proroga tale termine di cinque anni dopo l'entrata in vigore di tale atto delegato.

3. Un atto delegato che include un terminale ferroviario-stradale negli allegati I e II a norma del paragrafo 1, lettera f) del presente articolo:
- a) proroga di tre anni, fino al 31 dicembre 2033, i termini stabiliti all'articolo 38, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 2; e, per i terminali ferroviario-stradali inclusi negli allegati I e II dopo la scadenza dei termini stabiliti all'articolo 38, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 2, proroga tali termini di tre anni dopo l'entrata in vigore di tale atto delegato; e
 - b) proroga di cinque anni, fino al 31 dicembre 2045, il termine stabilito all'articolo 38, paragrafo 3; e, per i terminali ferroviario-stradali inclusi negli allegati I e II dopo la scadenza del termine stabilito all'articolo 38, paragrafo 3, proroga tale termine di cinque anni dopo l'entrata in vigore di tale atto delegato.
4. Un progetto di interesse comune riguardante infrastrutture incluse recentemente nella rete transeuropea dei trasporti tramite un atto delegato adottato a norma del paragrafo 1 è ammissibile a beneficiare dell'assistenza finanziaria dell'Unione nell'ambito degli strumenti disponibili per la rete transeuropea dei trasporti, a decorrere dalla data di entrata in vigore di tale atto delegato.

I progetti di interesse comune riguardanti infrastrutture escluse dalla rete transeuropea dei trasporti cessano di essere ammissibili a decorrere dalla data di entrata in vigore degli atti delegati adottati a norma del paragrafo 1. La cessazione dell'ammissibilità non incide sulle decisioni di finanziamento o sovvenzione adottate dalla Commissione prima di tale data.

5. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 62 del presente regolamento al fine di modificare l'allegato IV allo scopo di includervi o di adeguare le mappe indicative delle reti dell'infrastruttura di trasporto di paesi vicini. Detti atti delegati si basano su accordi ad alto livello relativi alle reti di infrastruttura di trasporto tra l'Unione e i paesi vicini interessati.

Articolo 59

Impegno con i soggetti pubblici e privati

Nella fase di pianificazione e costruzione di un progetto sono rispettate, se opportuno, le procedure nazionali riguardanti il coinvolgimento e la consultazione di autorità regionali e locali, nonché della società civile, che sono interessate da un progetto di interesse comune. Per i progetti di interesse comune che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2021/1187, devono essere rispettati i requisiti stabiliti da tale direttiva. La Commissione promuove lo scambio di buone prassi al riguardo, in particolare per quanto concerne la consultazione e l'inclusione di persone in situazioni di vulnerabilità.

Articolo 60

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

1. Gli Stati membri provvedono affinché i piani e i programmi nazionali che contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti siano coerenti con la politica dell'Unione in materia di trasporti, nonché con le priorità e i termini stabiliti nel presente regolamento. Tengono anche conto, tra l'altro, delle priorità stabilite nei piani di lavoro per i pertinenti corridoi e le priorità orizzontali per gli Stati membri interessati e, se del caso, degli atti di esecuzione di cui all'articolo 55, paragrafi 1 e 2.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i pertinenti progetti di piani o programmi nazionali che contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti o una loro sintesi, così come qualsiasi loro modifica significativa, il prima possibile dopo l'avvio di una consultazione pubblica di tali piani o programmi.

La Commissione può esprimere un parere in merito alla coerenza dei progetti di piani e programmi nazionali con le priorità stabilite nel presente regolamento e con le priorità stabilite nei piani di lavoro per i corridoi di trasporto europei corrispondenti e per le priorità orizzontali e negli atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 55, paragrafi 1 e 2. Il parere non pregiudica la validità dei piani e dei programmi nazionali e non ne impedisce l'adozione e l'applicazione.

Gli Stati membri trasmettono altresì alla Commissione i piani o programmi nazionali definitivi, una volta adottati.

Articolo 61
Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Ai fini dell'articolo 23, paragrafo 3, secondo comma, del presente regolamento, la Commissione è assistita dal comitato istituito a norma dell'articolo 7 della direttiva 91/672/CEE del Consiglio⁶².
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

⁶² Direttiva 91/672/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, sul riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 29).

Articolo 62
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 11, paragrafo 3, e all'articolo 58, paragrafi 1 e 5, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal ... [data di entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima del termine di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 3, e all'articolo 58, paragrafi 1 e 5, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 3, e dell'articolo 58, paragrafi 1 e 5, 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 63

Riesame

1. Entro il 31 dicembre 2033 la Commissione, se opportuno previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, procede a una valutazione della realizzazione della rete centrale, valutandone in particolare la conformità ai requisiti di cui al presente regolamento.

Tale valutazione tiene conto della relazione annuale sullo stato di avanzamento e dei piani di lavoro elaborati dai coordinatori europei rispettivamente a norma dell'articolo 52, paragrafo 5, lettera e), e dell'articolo 54, paragrafo 1, nonché dei piani e programmi nazionali di cui all'articolo 60, paragrafo 1.

2. Entro il 31 dicembre 2033 la Commissione, se opportuno previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, procede a un riesame della realizzazione della rete centrale estesa e della rete globale, valutando:
 - a) la conformità al presente regolamento;
 - b) i progressi compiuti nell'attuazione del presente regolamento, compresi potenziali ritardi;
 - 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
 - e) la necessità di apportare modifiche al presente regolamento.

La valutazione prende inoltre in esame l'impatto dei modelli di traffico in evoluzione e i pertinenti sviluppi nei piani di investimento nelle infrastrutture.

3. Nell'effettuare tale riesame la Commissione valuta se la rete centrale estesa e la rete globale previste dal presente regolamento possano conformarsi ai capi II, III e IV entro i termini del 31 dicembre 2040 e del 31 dicembre 2050, a seconda dei casi, tenendo conto della situazione economica e di bilancio dell'Unione e dei singoli Stati membri. La Commissione valuta inoltre, in consultazione con gli Stati membri, se la rete centrale estesa e la rete globale debbano essere modificate al fine di tenere conto dell'evoluzione dei flussi di trasporto e della programmazione nazionale degli investimenti.

Articolo 64

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

1. In caso di ritardo significativo nell'avvio o nel completamento dei lavori sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa e sulla rete globale rispetto al calendario previsto inizialmente, stabilito negli atti di esecuzione di cui all'articolo 55, la Commissione può chiedere allo Stato membro o agli Stati membri interessati di indicare i motivi del ritardo. Lo Stato membro o gli Stati membri forniscono i motivi del ritardo entro tre mesi dalla richiesta. Sulla base della risposta fornita, la Commissione consulta lo Stato membro o gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo.
2. Qualora la tratta soggetta a ritardo riguardi un corridoio di trasporto europeo, il coordinatore europeo è coinvolto al fine di sostenere gli Stati membri nel risolvere il problema.

3. Fatta salva la procedura di cui all'articolo 258 TFUE e fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 5, del presente regolamento, dopo aver esaminato i motivi forniti dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati a norma del primo comma del presente articolo e nel caso di un ritardo significativo nell'avvio o nel completamento dei lavori sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa o sulla rete globale imputabile allo Stato membro o agli Stati membri senza una giustificazione adeguata, la Commissione può fornire agli Stati membri interessati raccomandazioni al fine di porre rimedio a detto ritardo e di evitare o ridurre ulteriori ritardi.

Articolo 65

Esenzioni

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

Le disposizioni relative allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm per la rete ferroviaria di cui all'articolo 17 non si applicano all'Irlanda, alle isole e alle regioni ultraperiferiche.

Articolo 66
Modifiche del regolamento (UE) 2021/1153

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

Articolo 67
Modifiche del regolamento (UE) n. 913/2010

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

- 1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le regole per l'organizzazione, la governance e la gestione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo in vista dello sviluppo di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Esso stabilisce le regole per l'organizzazione, la gestione e la programmazione indicativa degli investimenti dei corridoi merci.
2. Il presente regolamento si applica alla governance, alla gestione e all'utilizzo di infrastrutture ferroviarie incluse nei corridoi merci, fatte salve le responsabilità degli Stati membri per quanto riguarda la pianificazione e il finanziamento di tali infrastrutture.";

2) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

"Articolo 2

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico*.
2. In aggiunta alle definizioni di cui al paragrafo 1 si applicano le definizioni seguenti:
 - a) "corridoio merci": le linee ferroviarie di trasporto merci del corridoio di trasporto europeo quali indicate all'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2024/...⁺ del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti**, e nell'allegato III di tale regolamento, ivi compresi le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature nonché i pertinenti servizi ferroviari, conformemente alla direttiva 2012/34/UE;
 - b) "piano di attuazione": il documento che presenta i mezzi, la strategia e le azioni che le parti interessate intendono attuare e che sono necessari e sufficienti per organizzare e gestire il corridoio merci;

⁺ GU: inserire il numero e la data del presente regolamento di cui al documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

- c) "terminale": l'impianto situato lungo il corridoio merci appositamente attrezzato per permettere di effettuare operazioni di carico o scarico di merci sui o dai treni merci, l'integrazione dei servizi ferroviari di trasporto merci con i servizi stradali, marittimi, fluviali e aerei, nonché la formazione o la modifica della composizione dei treni merci e, ove necessario, l'espletamento di procedure frontaliere alle frontiere con paesi terzi europei;
- d) "coordinatore europeo": il coordinatore di cui all'articolo 52 del regolamento (UE) .../...⁺⁺.

* GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.
** GU L ...";

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

"ORGANIZZAZIONE E GOVERNANCE DEI CORRIDOI MERCI";

⁺⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento di cui al documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

Organizzazione e governance dei corridoi merci

1. Gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura competenti per il corridoio merci che fa parte di tale corridoio di trasporto europeo adeguano la governance del corridoio merci a decorrere dal ... [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo] o, in caso di modifica del tracciato di un corridoio di trasporto europeo a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2024/...⁺⁺, entro 18 mesi dalla data della modifica. In casi debitamente giustificati e previo accordo della Commissione, il periodo può essere prorogato a 24 mesi. Il comitato esecutivo e il comitato di gestione del corridoio merci adottano le misure necessarie per adeguare l'organizzazione e la gestione del corridoio merci in conformità degli articoli da 9 a 19 del presente regolamento al nuovo allineamento geografico.
2. Il comitato esecutivo di un corridoio merci può decidere di affrontare gli aspetti amministrativi, operativi e di interoperabilità dei servizi ferroviari internazionali per il trasporto di passeggeri lungo il corridoio. Gli articoli 11 e 14 non si applicano a tali servizi.";

5) gli articoli da 4 a 7 sono soppressi;

6) l'articolo 8 è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

- "1. Gli Stati membri interessati istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato esecutivo incaricato di fissarne gli obiettivi generali, di assicurare la supervisione e di adottare le misure espressamente previste al paragrafo 7 del presente articolo, nonché agli articoli 9 e 11, all'articolo 14, paragrafo 1, e all'articolo 22. Il comitato esecutivo è composto di rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati. Il comitato esecutivo valuta regolarmente la coerenza tra gli obiettivi generali e quelli definiti dal comitato di gestione conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c).
2. I gestori dell'infrastruttura interessati e, se del caso, gli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato di gestione incaricato di adottare le misure espressamente previste ai paragrafi 5, 7, 8 e 9 del presente articolo, agli articoli da 9 a 12, all'articolo 13, paragrafo 1, all'articolo 14, paragrafi 2, 6 e 9, all'articolo 16, paragrafo 1, all'articolo 17, paragrafo 1, e agli articoli 18 e 19 del presente regolamento. Il comitato di gestione è composto dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.";

b) sono inseriti i paragrafi seguenti:

"2 bis. Uno Stato membro che si è avvalso dell'articolo 5, paragrafo 4, prima del ... [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo], può decidere che, per un periodo non superiore a 10 anni a decorrere dal ... [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo], un gestore dell'infrastruttura responsabile dell'infrastruttura ferroviaria sul suo territorio non partecipi al comitato di gestione istituito a norma del paragrafo 2 del presente articolo. Lo Stato membro interessato notifica senza indugio la propria decisione alla Commissione e agli altri Stati membri che partecipano al corridoio merci in questione.

In tal caso, lo Stato membro e il gestore dell'infrastruttura interessati cooperano con il comitato di gestione ove necessario per l'esecuzione delle funzioni di tale comitato.

Uno Stato membro che si avvale del primo comma del presente paragrafo può, in qualsiasi momento successivo nel corso del periodo di 10 anni ivi indicato, decidere che un gestore dell'infrastruttura responsabile dell'infrastruttura ferroviaria sul suo territorio partecipi al comitato di gestione istituito a norma del paragrafo 2 del presente articolo. Esso notifica senza indugio la propria decisione alla Commissione e agli altri Stati membri che partecipano al corridoio merci in questione.

2 ter. L'Irlanda può decidere che i rappresentanti delle sue autorità e un gestore dell'infrastruttura responsabile dell'infrastruttura ferroviaria sul suo territorio non partecipino al comitato esecutivo o al comitato di gestione istituiti a norma dei paragrafi 1 e 2 o a entrambi. L'Irlanda notifica senza indugio la propria decisione alla Commissione e agli altri Stati membri che partecipano al corridoio merci in questione.

In tal caso, le autorità e il gestore o i gestori dell'infrastruttura interessati cooperano con il comitato esecutivo e il comitato di gestione ove necessario per l'esecuzione delle funzioni di tali comitati.

L'Irlanda può, in qualsiasi momento successivo, decidere che i rappresentanti delle sue autorità e il gestore o i gestori dell'infrastruttura responsabili dell'infrastruttura ferroviaria sul suo territorio partecipino al comitato esecutivo o al comitato di gestione istituiti a norma dei paragrafi 1 e 2 o a entrambi. Essa notifica senza indugio la propria decisione alla Commissione e agli altri Stati membri che partecipano al corridoio merci in questione.";

c) i paragrafi da 4 a 8 sono sostituiti dai seguenti:

- "4. Il comitato esecutivo adotta le proprie decisioni di comune accordo fra i rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati che partecipano al comitato esecutivo.
5. Il comitato di gestione adotta le proprie decisioni, ivi incluse le decisioni in merito alla propria personalità giuridica, all'instaurazione della propria struttura organizzativa, alle proprie risorse e al proprio personale, di comune accordo fra i gestori dell'infrastruttura interessati che partecipano al comitato di gestione. Il comitato di gestione può essere un'entità giuridica indipendente. Esso può assumere la forma di un gruppo europeo di interesse economico ai sensi del regolamento (CEE) n. 2137/85 del Consiglio, del 25 luglio 1985, relativo all'istituzione di un gruppo europeo di interesse economico (GEIE)*.
6. Le competenze del comitato esecutivo e del comitato di gestione lasciano impregiudicata l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura prevista all'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE.

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

8. Il comitato di gestione istituisce un ulteriore gruppo consultivo composto da imprese ferroviarie interessate all'uso del corridoio merci. Detto gruppo consultivo può emettere un parere su qualsiasi proposta presentata dal comitato di gestione che abbia incidenze su tali imprese. Esso può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di tutti questi pareri. In caso di divergenze tra il comitato di gestione e il gruppo consultivo, quest'ultimo può rivolgersi al comitato esecutivo. Il comitato esecutivo informa il coordinatore europeo e gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE interessati dal corridoio merci. Il comitato esecutivo agisce da mediatore e formula tempestivamente un parere sulla questione. Anche il coordinatore europeo interessato può formulare tempestivamente un parere sulla questione. La decisione finale spetta al comitato di gestione.

* GU L 199 del 31.7.1985, pag. 1.";

d) è aggiunto il seguente paragrafo:

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

7) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Misure per lo sviluppo del corridoio merci

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

Tale piano comprende:

- a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio merci, incluse le strozzature, e il programma di misure necessarie per migliorarne l'organizzazione e la gestione;
- b) gli elementi essenziali dello studio di cui al paragrafo 3;

- c) gli obiettivi dei corridoi merci, segnatamente in termini di prestazioni del corridoio merci, espresse sotto forma di qualità di servizio e capacità del corridoio merci in conformità dell'articolo 19 del presente regolamento e, ove pertinente, traguardi quantitativi o qualitativi relativi a tali obiettivi. Gli obiettivi e i traguardi tengono conto delle priorità di cui all'articolo 19 del regolamento (UE) .../...⁺;
- d) le misure volte ad attuare gli articoli da 12 a 19 e le misure volte a migliorare le prestazioni del corridoio merci, sulla base dei risultati della valutazione di cui all'articolo 19, paragrafo 3, al fine di raggiungere gli obiettivi e i traguardi di cui alla lettera c) del presente paragrafo;
- e) le opinioni e le valutazioni dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito allo sviluppo del corridoio;
- f) una sintesi della cooperazione e dei risultati della consultazione di cui all'articolo 11, compresi i pareri dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e una sintesi delle risposte di altri portatori di interessi.

⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento di cui al documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

Nell'elaborare il piano di attuazione, il comitato di gestione tiene conto degli obiettivi e delle misure contenuti nel piano di lavoro del coordinatore europeo, di cui all'articolo 54 del regolamento (UE) .../...⁺. Il piano di attuazione comprende un riferimento agli elementi del piano di lavoro che sono pertinenti per il traffico merci per ferrovia lungo il corridoio.

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

2. Il comitato di gestione riesamina periodicamente, almeno ogni quattro anni, il piano di attuazione tenendo conto dell'evoluzione della sua attuazione, del mercato del trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio e delle prestazioni misurate secondo gli obiettivi di cui al paragrafo 1, lettera c).
3. Il comitato di gestione esegue e aggiorna periodicamente uno studio sul mercato dei trasporti riguardante l'evoluzione del traffico registrata e prevista lungo il corridoio merci e inerente ai vari tipi di traffico, in relazione sia al trasporto di merci che al trasporto di passeggeri. Tale studio esamina, se necessario, anche i costi e i benefici socioeconomici derivanti dallo sviluppo del corridoio merci.

⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento di cui al documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4. Il piano di attuazione tiene conto dello sviluppo dei terminali, compresa l'analisi di mercato e prospettiva sui terminali merci multimodali, nonché i piani d'azione degli Stati membri del corridoio merci, di cui all'articolo 36, paragrafi 3 e 4, del regolamento (UE) .../...⁺.
5. Se opportuno, il comitato di gestione adotta misure ai fini della cooperazione con le amministrazioni regionali o locali, o entrambe, riguardo al piano di attuazione.";

8) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

Programmazione degli investimenti

1. Il comitato esecutivo e il comitato di gestione di un corridoio merci cooperano con il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci in relazione alle esigenze in termini di infrastrutture e investimenti derivanti dal traffico merci per ferrovia per sostenere l'elaborazione del piano di lavoro di cui all'articolo 54 del regolamento (UE) .../...⁺.
2. Il comitato di gestione consulta i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito allo sviluppo dell'infrastruttura e alle esigenze di investimento. La consultazione si basa su una documentazione adeguata e aggiornata della pianificazione dell'infrastruttura a livello di corridoio e nazionale. I pareri dei gruppi consultivi sugli investimenti devono essere motivati da una giustificazione sufficiente. Il comitato esecutivo assicura un coordinamento adeguato tra queste attività di consultazione e i meccanismi di coordinamento a livello nazionale quali definiti all'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE.

⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento di cui al documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

3. La cooperazione e la consultazione riguardano in particolare:

- a) le esigenze di capacità del trasporto merci per ferrovia pertinenti per la pianificazione delle infrastrutture e degli investimenti, in particolare per quanto riguarda i treni merci di lunghezza non inferiore a 740 m, tenendo conto della necessità di capacità a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento e di qualsiasi infrastruttura dichiarata saturata a norma dell'articolo 47 della direttiva 2012/34/UE;
- b) i requisiti dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti pertinenti per il trasporto merci per ferrovia quali definiti nei capi II e III del regolamento (UE) .../...⁺;
- c) la necessità di investimenti mirati per eliminare strozzature locali, miglioramenti dei nodi e delle vie di accesso ferroviarie oppure attrezzature tecniche che migliorano le prestazioni operative.";

9) all'articolo 13, i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

"3. Lo sportello unico adotta una decisione riguardo alle domande di tracce ferroviarie prestabilite di cui all'articolo 14, paragrafo 3, e di capacità di riserva di cui all'articolo 14, paragrafo 5. Esso assegna la capacità conformemente alle norme in materia di assegnazione di capacità di cui alla direttiva 2012/34/UE. Esso informa senza indugio i gestori dell'infrastruttura competenti in merito a tali domande e alla decisione adottata.

⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento di cui al documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4. Per qualsiasi richiesta di capacità di infrastruttura che non possa essere soddisfatta a norma del paragrafo 3, lo sportello unico inoltra senza indugio la domanda di capacità di infrastruttura ai gestori dell'infrastruttura competenti e, ove pertinente, agli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, i quali decidono in merito a tale domanda in conformità dell'articolo 38 e del capo IV, sezione 3, di tale direttiva e comunicano tale decisione allo sportello unico per ulteriore trattamento.";

10) l'articolo 14 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Il comitato esecutivo definisce il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo il corridoio merci conformemente all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE.";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Sulla scorta della valutazione menzionata al paragrafo 2 del presente articolo, i gestori dell'infrastruttura del corridoio merci determinano e organizzano di concerto tracce ferroviarie internazionali prestabilite per i treni merci secondo la procedura di cui all'articolo 10 della direttiva 2012/34/UE, riconoscendo la necessità di capacità di altri tipi di trasporto, compreso il trasporto passeggeri. Essi facilitano i tempi di percorrenza, la frequenza, gli orari di partenza e di destinazione e gli itinerari adatti per i servizi di trasporto merci, al fine di incrementare il trasporto di merci su treni in circolazione sul corridoio merci. Tali tracce ferroviarie prestabilite sono pubblicate al massimo tre mesi prima del termine per la presentazione delle domande di capacità di cui all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE. I gestori dell'infrastruttura di più corridoi merci possono, se necessario, coordinare tracce ferroviarie internazionali prestabilite che offrono capacità nei corridoi merci in questione.";

c) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. I gestori dell'infrastruttura, se lo giustificano la necessità del mercato e la valutazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, determinano di concerto la capacità di riserva per i treni merci internazionali che circolano sui corridoi merci, riconoscendo la necessità di capacità di altri tipi di trasporto, compreso il trasporto passeggeri, e lasciano tale riserva disponibile nell'orario di servizio definitivo, per permettere una risposta rapida ed adeguata alle richieste ad hoc di capacità di cui all'articolo 48 della direttiva 2012/34/UE. Tale capacità è tenuta in riserva fino al termine, precedente l'orario previsto, fissato dal comitato di gestione. Il termine non può essere superiore a sessanta giorni.";

d) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"8. Salvo casi di forza maggiore, tra cui lavori urgenti e imprevisti per la messa in sicurezza, una traccia ferroviaria assegnata a un'operazione di traffico merci a norma del presente articolo non può essere annullata meno di due mesi prima dell'orario di servizio, se il richiedente interessato non dà il proprio consenso a tale annullamento. In tal caso, il gestore dell'infrastruttura interessato si adopera per proporre al richiedente una traccia ferroviaria di qualità e affidabilità equivalenti, che il richiedente ha diritto di accettare o rifiutare. La presente disposizione lascia impregiudicati eventuali diritti del richiedente in virtù dell'accordo di cui all'articolo 44, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE. Il richiedente può in ogni caso deferire la questione all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 20 del presente regolamento.";

e) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:

"10. Ai paragrafi 4 e 9 del presente articolo, i riferimenti ai gestori dell'infrastruttura includono, ove pertinente, gli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE.";

11) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15

Richiedenti autorizzati

In deroga all'articolo 41, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, i richiedenti diversi dalle imprese ferroviarie o dai gruppi internazionali di cui fanno parte, quali caricatori, spedizionieri e operatori del trasporto combinato, possono richiedere tracce ferroviarie internazionali prestabilite di cui all'articolo 14, paragrafo 3, e la capacità di riserva di cui all'articolo 14, paragrafo 5. Per utilizzare tale traccia ferroviaria per il trasporto merci lungo il corridoio merci, i richiedenti in questione incaricano un'impresa ferroviaria di stipulare un accordo con il gestore dell'infrastruttura conformemente all'articolo 28 della direttiva 2012/34/UE.";

12) all'articolo 17, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Ciascun gestore dell'infrastruttura interessato stabilisce regole di priorità per la gestione tra i vari tipi di traffico nella parte dei corridoi merci di cui è responsabile secondo gli obiettivi comuni o gli orientamenti di cui al paragrafo 1 del presente articolo, o entrambi. Tali regole di priorità sono pubblicate nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE.";

13) all'articolo 18, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) tutte le informazioni contenute nel prospetto informativo delle reti nazionali che riguardano il corridoio merci, elaborato conformemente alla procedura di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE;"

14) l'articolo 19 è sostituito dal seguente:

"Articolo 19

Qualità del servizio lungo il corridoio merci

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

3. Il comitato di gestione valuta i risultati del monitoraggio delle prestazioni rispetto agli obiettivi e ai traguardi definiti conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), e alle priorità operative di cui all'articolo 19 del regolamento (UE) .../...⁺.
4. Il comitato di gestione redige e pubblica una relazione annuale che presenta i risultati delle attività svolte a norma del presente articolo. Tale relazione presenta, in una sezione dedicata, le opinioni dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e le valutazioni delle prestazioni da essi effettuate. Il comitato di gestione sottopone la relazione annuale al comitato esecutivo per approvazione.";

15) l'articolo 20 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE cooperano nel monitoraggio della concorrenza nel corridoio merci ferroviario. Essi assicurano, in particolare, l'accesso non discriminatorio al corridoio e sono competenti per le procedure di ricorso ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 1, di tale direttiva. Essi si scambiano le necessarie informazioni ottenute dai gestori dell'infrastruttura e da altri soggetti pertinenti.";

⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento di cui al documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. I rappresentanti associati dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2012/34/UE, forniscono senza indugio tutte le informazioni necessarie ai fini della trattazione del reclamo o dell'indagine di cui al paragrafo 3 del presente articolo richieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui è ubicato il rappresentante associato. Detto organismo di regolamentazione è abilitato a trasferire le informazioni sulla traccia ferroviaria internazionale in questione agli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo.";

16) l'articolo 21 è soppresso;

17) gli articoli 22 e 23 sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 22

Controllo dell'attuazione

Ogni quattro anni a partire dalla realizzazione di un corridoio merci, il comitato esecutivo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del presente regolamento presenta alla Commissione i risultati del piano di attuazione relativo a tale corridoio. La Commissione analizza tali risultati e informa il comitato di cui all'articolo 62 della direttiva 2012/34/UE della sua analisi.

Articolo 23

Relazione

La Commissione esamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento. Essa trasmette una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, la prima volta entro il 10 novembre 2015, e successivamente ogni quattro anni.";

18) l'allegato è soppresso.

Articolo 68

Abrogazione

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

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

Articolo 69
Entrata in vigore

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

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

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ELENCO DEGLI ALLEGATI

ALLEGATO I	Mappe della rete globale, della rete centrale estesa e della rete centrale
ALLEGATO II	Elenco dei nodi della rete transeuropea dei trasporti
ALLEGATO III	Tracciato dei corridoi di trasporto europei
ALLEGATO IV	Mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti estesa a specifici paesi terzi
ALLEGATO V	Orientamenti di pianificazione della mobilità urbana sostenibile per i nodi urbani
ALLEGATO VI	Modifiche del regolamento (UE) 2021/1153
ALLEGATO VII	Tavola di concordanza

(Gli allegati non sono qui riprodotti per motivi tecnici. Per il loro contenuto, riferirsi al sito <https://www.europarl.europa.eu/tent/it>)