

Bruxelles, 1° dicembre 2022
(OR. en)

15058/22

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

**TRANS 730
CODEC 1803**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	ST 14717/22 + ADD 1 - ADD 47
n. doc. Comm.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 - Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

- Il 14 dicembre 2021 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. La proposta è stata presentata nell'ambito di un pacchetto di quattro iniziative volte a modernizzare il sistema dei trasporti dell'UE e a sostenere la transizione verso una mobilità più pulita, più verde e più intelligente migliorando alcune delle sue componenti chiave, quali la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), i sistemi di trasporto intelligenti, gli spostamenti ferroviari transfrontalieri e su tratte a lunga percorrenza e la mobilità urbana.

2. La proposta di revisione della politica di sviluppo della rete TEN-T mira a costruire entro il 2050 una rete transeuropea dei trasporti affidabile, continua e di qualità elevata che garantisca una connettività sostenibile in tutta l'Unione europea senza interruzioni fisiche, strozzature o collegamenti mancanti. L'obiettivo è che questa rete contribuisca al conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di mobilità sostenibile, al corretto funzionamento del mercato interno e alla coesione economica, sociale e territoriale dell'UE. Essa dovrebbe essere sviluppata per fasi, con scadenze proposte per il 2030, il 2040 e il 2050.
3. La proposta persegue i quattro obiettivi principali seguenti:
 - i) rendere i trasporti più sostenibili fornendo adeguate infrastrutture di base, in particolare per modi di trasporto più sostenibili, al fine di ridurre le congestioni, le emissioni di gas a effetto serra e, più in generale, le esternalità negative dei trasporti;
 - ii) aumentare la continuità e l'efficienza dei trasporti, promuovere la multimodalità e l'interoperabilità tra i modi di trasporto e meglio integrare i nodi urbani nella rete, nonché aumentare i benefici per gli utenti delle infrastrutture di trasporto;
 - iii) aumentare la resilienza della rete TEN-T rispetto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici e ad altri rischi naturali o disastri provocati dall'uomo;
 - iv) migliorare l'efficacia degli strumenti di governance della rete TEN-T e razionalizzare gli strumenti di comunicazione e monitoraggio per l'attuazione della rete TEN-T.
4. La Commissione europea ha adottato una proposta modificata il 27 luglio 2022. Tale proposta modificata mira a rispondere all'impatto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e tiene conto in particolare dei seguenti aspetti:
 - estensione di quattro corridoi di trasporto europei all'Ucraina e alla Repubblica di Moldova come risposta immediata alla richiesta di intervento di cui alla comunicazione sui "corridoi di solidarietà";
 - rimozione della Russia e della Bielorussia dalle mappe indicative TEN-T. La Commissione ha inoltre proposto di declassare gli ultimi chilometri di tutti i collegamenti transfrontalieri tra l'UE e la Russia/Bielorussia da "rete centrale" a "rete globale";
 - misure per effettuare la migrazione delle linee ferroviarie allo scartamento secondo la norma europea, ove economicamente giustificato, e per costruire nuove linee con questo tipo di scartamento.

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

5. Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione competente per la proposta. Il sig. Dominique Riquet (Renew, Francia) e la sig.ra Barbara Thaler (PPE, Austria) sono stati nominati correlatori. Il progetto di relazione è stato presentato alla commissione TRAN il 26 ottobre e il voto del Parlamento europeo sulla relazione è previsto nel primo trimestre del 2023.
6. Il Comitato economico e sociale ha adottato un parere il 23 marzo 2022. Il Comitato delle regioni ha adottato un parere sulla proposta l'11 ottobre 2022.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI

7. La proposta e la valutazione d'impatto sono state presentate al gruppo "Trasporti intermodali e reti" il 6 e 13 gennaio 2022. Gli articoli sono stati successivamente discussi tra gennaio e maggio 2022 e il 2 giugno è stata presentata al Consiglio TTE una relazione sullo stato dei lavori¹.
8. La presidenza ha proseguito i lavori in sede di gruppo tra luglio e metà novembre sulla base di varie proposte di compromesso che coprono l'insieme delle disposizioni cercando di tenere conto, per quanto possibile, delle osservazioni formulate dagli Stati membri. In generale i testi di compromesso della presidenza hanno introdotto nelle varie disposizioni chiarimenti, semplificazioni e flessibilità per gli Stati membri.
9. La Commissione ha presentato la proposta modificata² al gruppo il 7 settembre. I suoi elementi sono stati successivamente integrati nei testi di compromesso che sono stati discussi in varie occasioni.

¹ Doc. ST 8784/22.

² Doc. ST 11657/1/22 REV 1 + ADD 1 – ADD 16 + COR.

10. A seguito dei lavori svolti in sede di gruppo, il Comitato dei rappresentanti permanenti ha approvato il testo nella riunione del 25 novembre con le seguenti modifiche, che tengono conto delle preoccupazioni espresse dagli Stati membri³:
- considerando 19: nuova frase sul finanziamento;
 - articolo 16, paragrafo 5, e considerando 40 bis: requisiti dell'infrastruttura di trasporto ferroviario (esenzioni);
 - articoli 15 e 16: requisiti dell'infrastruttura di trasporto ferroviario (treni aventi una lunghezza di 740 m);
 - articolo 22, paragrafo 3: requisiti dell'infrastruttura di trasporto per vie navigabili interne (atti di esecuzione);
 - articolo 53, paragrafo 3: piano di lavoro del coordinatore europeo;
 - considerando 30 bis e articolo 65, paragrafo 12 bis: modifiche del regolamento (UE) n. 913/2010 (tempo di stazionamento dei treni merci nelle tratte transfrontaliere).
11. Su richiesta di alcune delegazioni in sede di Coreper, sono state inoltre concordate varie modifiche relative alle mappe riportate negli addenda alla presente relazione.
12. Inoltre il testo dell'allegato contiene anche alcuni adeguamenti di natura tecnica volti a garantire la coerenza tra le varie disposizioni della proposta (cfr. considerando 52 e articolo 59), mentre sono stati aggiunti i "cosmodromi" (nuovo considerando 48 ter, articolo 3, lettera af2) e articolo 32, paragrafo 1, lettera h)).

IV. CONCLUSIONE

13. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" ad approvare, nella sessione del 5 dicembre 2022, un orientamento generale sul compromesso che figura nell'allegato e sugli addenda alla presente relazione.

³ Le modifiche rispetto alla versione precedente (doc. ST 14717/22 INIT) sono indicate in **grassetto sottolineato** (aggiunte) e con [...] (soppressioni).

2021/0420 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 europeo⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

⁴ GU C [...].

⁵ GU C [...].

- (1) La comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo"⁶ del dicembre 2019 fissa un obiettivo di neutralità climatica che l'Unione deve raggiungere entro il 2050, nonché un chiaro obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. Tali traguardi sono fissati come un obiettivo nel regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷.
- (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"⁸.
- (3) La comunicazione della Commissione sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁹ definisce le tappe fondamentali volte a mostrare il percorso di avvicinamento del sistema europeo dei trasporti agli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Secondo la strategia: il traffico merci su rotaia dovrebbe aumentare la propria quota di mercato del 50 % entro il 2030 e raddoppiarla entro il 2050; il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio dovrebbero aumentare la propria quota di mercato del 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050; il traffico ferroviario ad alta velocità dovrebbe raddoppiare entro il 2030 e triplicare entro il 2050; almeno 30 milioni di automobili e 80 000 autocarri a emissioni zero dovrebbero essere in circolazione sulle strade dell'Unione entro il 2030 e quasi tutte le automobili, i furgoni, gli autobus e i veicoli pesanti nuovi dovrebbero essere a emissioni zero entro il 2050; entro il 2030 i viaggi collettivi programmati inferiori a 500 km dovrebbero essere neutri in termini di emissioni di carbonio all'interno dell'Unione; entro il 2030 in Europa dovrebbero esservi almeno 100 città a impatto climatico zero.

⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).

⁷ 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).

⁸ Comunicazione della Commissione - 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", del 12 maggio 2021 (COM (2021) 400 final).

⁹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final).

- (4) La realizzazione della rete transeuropea dei trasporti crea le condizioni abilitanti in termini di base infrastrutturale che consentono di rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, accessibili in termini di costi e inclusivi, di rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale e di porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione, in particolare garantendo una transizione equa, in linea con gli obiettivi presentati nella raccomandazione (UE) [...] del Consiglio, del 16 giugno 2022, relativa alla garanzia di una transizione giusta verso la neutralità climatica¹⁰.
- (5) La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento della rete transeuropea dei trasporti dovrebbero consentire forme di trasporto sostenibili, fornire soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili migliori e una maggiore integrazione intermodale dell'intera catena logistica, contribuendo così al buon funzionamento del mercato interno attraverso la creazione delle arterie necessarie per flussi regolari di trasporto di passeggeri e merci in tutta l'Unione. La rete dovrebbe inoltre mirare a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale garantendo l'accessibilità e la connettività per tutte le regioni dell'Unione, compresa una migliore connettività delle regioni ultraperiferiche e di altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montane, nonché di zone scarsamente popolate. Lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe altresì consentire una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile di merci e persone in tutta la loro diversità e dovrebbe contribuire a promuovere la crescita economica e la competitività in una prospettiva globale, stabilendo interconnessioni e interoperabilità tra le reti di trasporto nazionali in modo sostenibile ed efficiente in termini di risorse.
- (6) L'aumento del traffico ha portato ad una maggiore congestione del trasporto internazionale. Al fine di garantire la mobilità internazionale di passeggeri e merci, è opportuno ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti e il relativo uso e, se necessario, ampliarli rimuovendo le strozzature presenti nelle infrastrutture e realizzando i collegamenti infrastrutturali mancanti all'interno degli Stati membri e tra di essi e, se opportuno, con i paesi vicini e tenendo in considerazione i negoziati in corso con paesi candidati e potenziali paesi candidati.

¹⁰ [ST 9107/22], (GU C 243 del 27.6.2022, pag. 35).

- (7) La rete transeuropea dei trasporti consiste in larga parte in infrastrutture già esistenti. Al fine di conseguire pienamente gli obiettivi della nuova politica in materia di rete transeuropea dei trasporti, occorre stabilire requisiti uniformi per quanto riguarda l'infrastruttura.
- (8) 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. I progetti di interesse comune dovrebbero dimostrare un valore aggiunto europeo. Tali progetti dovrebbero inoltre essere economicamente sostenibili. I progetti nelle zone scarsamente popolate, 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'attuare i progetti di interesse comune, occorre tenere debitamente conto delle particolari circostanze del singolo progetto interessato. Ove possibile, è opportuno sfruttare le sinergie con altre politiche, ad esempio con gli aspetti connessi al turismo, includendo, all'interno di strutture di ingegneria civile quali ponti o gallerie, infrastrutture per piste ciclabili, inclusa la rete ciclabile EuroVelo, o con aspetti di sicurezza includendo tecnologie nuove quali sensori nei ponti.
- (10) Al fine di realizzare infrastrutture di trasporto di alta qualità ed efficienza in tutti i modi di trasporto, lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe tener conto della protezione e della sicurezza dei movimenti di passeggeri e merci, del contributo ai cambiamenti climatici e dell'impatto dei cambiamenti climatici e dei potenziali rischi naturali e disastri provocati dall'uomo sulle infrastrutture e sull'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto, specialmente nelle regioni che sono particolarmente colpite dagli effetti negativi dei cambiamenti climatici.
- (11) Soppresso.

- (12) Durante la pianificazione delle infrastrutture, gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero attribuire la necessaria considerazione alle valutazioni dei rischi e alle misure di adattamento intese a migliorare la resilienza, ad esempio nei confronti dei cambiamenti climatici, dei rischi naturali e dei disastri provocati dall'uomo. Fornendo ulteriori incentivi allo sviluppo di forme di trasporto sostenibili e con l'attuazione di norme di alto livello per le infrastrutture di trasporto verdi, la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti sosterrà il principio "non arrecare un danno significativo" ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sulla tassonomia¹¹.
- (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 TEN-T 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 alla 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.

¹¹ 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).

- (14) I progetti infrastrutturali nel quadro del regolamento TEN-T dovrebbero essere resilienti ai potenziali effetti avversi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, anche attraverso misure di adeguamento pertinenti. I progetti per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale dovrebbero essere soggetti a immunizzazione dagli effetti del clima e integrare nell'analisi costi-benefici i costi delle emissioni di gas a effetto serra e gli effetti positivi delle misure di mitigazione dei cambiamenti climatici. L'immunizzazione dagli effetti del clima dovrebbe essere intrapresa sulla base delle migliori prassi e degli orientamenti più recenti disponibili. 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. Fatte salve le disposizioni stabilite in altri atti dell'UE, 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, 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 alla 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 secondo la legislazione pertinente onde evitare o, quando ciò non sia possibile, mitigare o compensare gli impatti negativi sull'ambiente, quali la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, e proteggere in modo efficace la biodiversità.
- (16) Nelle fasi di pianificazione e costruzione di un progetto di interesse comune occorre tenere adeguatamente conto degli interessi delle autorità regionali e locali e di quelli del pubblico interessati da tale progetto.
- (17) La definizione della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe basarsi su una metodologia comune e trasparente e dovrebbe rappresentare il livello più elevato di pianificazione delle infrastrutture all'interno dell'Unione. Dovrebbe essere multimodale, ossia includere tutti i modi di trasporto e le loro connessioni, nonché i relativi sistemi di gestione delle informazioni sul traffico e di viaggio.

- (18) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sviluppata gradualmente in tre fasi con l'obiettivo generale di realizzare una rete multimodale e interoperabile su tutto il territorio europeo con elevati standard di qualità, nel rispetto degli obiettivi generali dell'Unione in materia di neutralità climatica e ambiente: il completamento di una rete centrale entro il 2030, di una rete centrale estesa entro il 2040 e della rete globale entro il 2050, 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 Consiglio¹², 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 sulla rete centrale che sono state introdotte in aggiunta ai requisiti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 per consentire gli investimenti necessari a tempo debito. **L'attuazione dei requisiti, in particolare quelli derivanti dalle nuove norme introdotte per l'infrastruttura ferroviaria, può richiedere cospicui investimenti finanziari.**
- (20) 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 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.

¹² 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).

- (21) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sufficientemente dotata di un'infrastruttura per i combustibili alternativi al fine di garantire che sostenga in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero, in linea con i termini fissati nel regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi]¹³.
- (22) Oltre alla rete centrale, dovrebbe essere definita una rete centrale estesa sulla base delle tratte prioritarie della rete globale che fanno parte dei corridoi di trasporto europei.
- (23) La rete centrale è stata individuata sulla base di una metodologia di pianificazione obiettiva. Tale metodologia ha identificato i nodi urbani, i porti, gli aeroporti e i punti di attraversamento delle frontiere più importanti. Ove possibile, si tratta di nodi principali che devono essere collegati per mezzo di ferrovia o strada alla rete transeuropea dei trasporti, purché siano economicamente sostenibili e realizzabili. La metodologia ha garantito l'interconnessione di tutti gli Stati membri e l'integrazione delle isole principali nella rete centrale.
- (24) La rete centrale per cui è fissato il termine del 2030 e la rete centrale estesa per cui è fissato il termine del 2040, 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.
- (25) Alcune norme esistenti per la rete centrale dovrebbero essere estese alla rete centrale estesa e a quella globale al fine di sfruttare appieno i vantaggi della rete, aumentare l'interoperabilità tra i tipi di rete e consentire una maggiore attività mediante forme di trasporto più sostenibili, anche attraverso una maggiore digitalizzazione e altre soluzioni tecnologiche.

¹³ Regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio, del [...], sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L [...]).

- (26) Eventuali esenzioni dai requisiti infrastrutturali applicabili alla rete centrale, alla rete centrale estesa e alla rete globale dovrebbero essere possibili soltanto in casi debitamente giustificati e a determinate condizioni. Ciò dovrebbe comprendere i casi in cui gli investimenti non possono essere giustificati o in cui vi sono limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, ad esempio nelle regioni ultraperiferiche e in altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose, nelle zone scarsamente popolate o nelle zone densamente popolate.
- (26 bis) Ai fini del presente regolamento, per rete isolata si intende la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea. L'imposizione di determinati requisiti e norme del presente regolamento a tali reti, o parti di esse, non sarebbe giustificata in termini di costi-benefici economici per via delle specificità di tali reti dovute al loro isolamento rispetto ad altre reti con uno scartamento diverso. Taluni requisiti e norme ferroviari non dovrebbero pertanto applicarsi a tali reti.
- (27) La rete di infrastrutture terrestri, istituita attraverso la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale, dovrebbe integrarsi con la dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti. A 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 comprendere le precedenti "autostrade del mare". Tale spazio dovrebbe comprendere tutte le componenti dell'infrastruttura marittima della rete transeuropea dei trasporti.
- (28) Soppresso.

- (29) I corridoi ferroviari merci istituiti sulla base del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ 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.

¹⁴ 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).

- (30) 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. In linea con tale obiettivo, la Commissione è incoraggiata ad adottare, se del caso, una proposta di revisione tempestiva delle norme in materia di assegnazione della capacità del trasporto merci per ferrovia attualmente contenute nel regolamento n. 913/2010 al fine di garantire il corretto funzionamento del trasporto merci lungo i corridoi. 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.
- (30 bis) Per garantire un'elevata qualità dei servizi dovrebbero essere applicati nuovi requisiti operativi per i corridoi ferroviari merci. In particolare gli Stati membri dovrebbero compiere ogni sforzo possibile 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 merci 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, 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 i controlli 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.

(30 ter) A norma del regolamento (UE) n. 913/2010, nella sua versione iniziale, 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 partecipano al comitato di gestione dei corridoi merci sul loro territorio.

(30 quater) Il regolamento (UE) n. 913/2010 mira principalmente all'organizzazione e alla gestione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci ferroviario competitivo. Data la sua insularità, l'Irlanda non è collegata ad altri Stati membri per ferrovia. Inoltre, a norma di tale regolamento, nella sua versione iniziale, 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. L'Irlanda si è avvalsa di tale possibilità. Di conseguenza, nel territorio dell'Irlanda non è stato istituito alcun corridoio ferroviario merci ai sensi del regolamento (UE) n. 913/2010 nella sua versione iniziale. In tali circostanze, dato il limitato valore aggiunto per le autorità irlandesi e per il loro gestore o i loro gestori dell'infrastruttura derivante dalla partecipazione alla governance dei corridoi merci a norma del regolamento (UE) n. 913/2010, l'Irlanda dovrebbe essere autorizzata a decidere che i rappresentanti delle sue autorità e il gestore o i gestori dell'infrastruttura responsabili dell'infrastruttura ferroviaria sul suo territorio non partecipano al comitato esecutivo e/o al comitato di gestione dei corridoi merci sul suo territorio.

(31) I corridoi di trasporto europei dovrebbero coprire i flussi di trasporto a lunga distanza più importanti ed essere costituiti dai principali assi multimodali di trasporto europei, basati su parti della rete transeuropea dei trasporti, attraversare le frontiere, essere multimodali e aperti all'inclusione di tutti i modi di trasporto contemplati dal presente regolamento.

- (32) Al fine di istituire la rete transeuropea dei trasporti in modo coordinato e tempestivo, permettendo quindi di massimizzare gli effetti di rete, gli Stati membri interessati dovrebbero assicurare l'adozione di misure appropriate affinché i progetti di interesse comune della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale siano conclusi entro i termini fissati rispettivamente per il 2030, il 2040 e il 2050, 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. Tuttavia, la portata, la metodologia o il calendario dei piani e dei programmi nazionali restano di esclusiva competenza degli Stati membri.
- (33) È necessario individuare progetti di interesse comune che contribuiranno alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti e al raggiungimento degli obiettivi, e che corrispondano alle priorità stabilite nel presente regolamento. La loro realizzazione dovrebbe essere funzione del loro grado di maturità, della conformità con le procedure giuridiche dell'Unione e nazionali e della disponibilità di risorse finanziarie, fatto salvo l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione.
- (34) I progetti di interesse comune destinati a sviluppare la rete transeuropea dei trasporti in linea con i requisiti stabiliti nel presente regolamento presentano un valore aggiunto europeo in quanto contribuiscono a una rete europea di qualità elevata, interoperabile e multimodale, aumentando la sostenibilità, la coesione, l'efficienza o i benefici per gli utenti. Il valore aggiunto europeo è maggiore se, oltre al valore potenziale per il solo Stato membro interessato, comporta miglioramenti significativi dei collegamenti di trasporto o dei flussi di trasporto tra Stati membri o tra uno Stato membro e un paese terzo. È opportuno che tali progetti transfrontalieri siano oggetto di un intervento prioritario dell'Unione onde assicurarne l'attuazione.
- (35) Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero assicurare che le valutazioni dei progetti di interesse comune siano effettuate in modo efficiente, evitando inutili ritardi.
- (36) Soppresso.
- (37) Soppresso.

(38) La cooperazione con i paesi terzi, compresi i paesi vicini, è necessaria al fine di garantire il collegamento e l'interoperabilità tra le reti infrastrutturali dell'Unione e quelle di tali paesi. 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'UE entro il 2050 e garantire parità di condizioni nel settore dei trasporti, in particolare prevenendo la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

(38 bis) Spostato dal considerando 39 bis:

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 del vicinato dell'Unione.

(38 ter) Spostato dal considerando 39 ter:

Alla luce di questo nuovo contesto geopolitico, la comunicazione della Commissione del 12 maggio 2022 sui "corridoi di solidarietà"¹⁵ 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.

¹⁵ (COM(2022) 217 final).

(38 quater) Spostato dal considerando 39 quater:

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 TEN-T non è né appropriata né nell'interesse dell'Unione. È pertanto opportuno interrompere la rete TEN-T 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 di 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'UE in linea con il piano economico globale per una Bielorussia democratica assumerebbero un'importanza prioritaria, anche attraverso il reinserimento di tale paese nel regolamento.

(38 quinquies) Spostato dal considerando 39 bis:

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 terzi vicini. Uno scartamento 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 dovrebbero valutare la migrazione delle linee esistenti dei corridoi di trasporto europei. 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.

(39) Per conseguire la trasformazione del settore dei trasporti in un vero e proprio sistema multimodale di servizi di mobilità sostenibili e intelligenti, l'Unione dovrebbe costruire una rete di trasporto di qualità elevata con linee progettate per una velocità di almeno 100 km/h. Un trasporto ferroviario di passeggeri competitivo racchiude un elevato potenziale per la decarbonizzazione dei trasporti. È necessario sviluppare una rete ferroviaria europea ad alta velocità coerente e interoperabile che colleghi le 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. Tuttavia, tali requisiti di progettazione in termini di velocità 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'ammodernare l'infrastruttura, gli Stati membri sono incoraggiati a esaminare le possibilità di progettazione per una velocità più elevata, come previsto dall'allegato I della direttiva 2016/797.

(39 bis) Spostato al considerando 38 quinquies.

(40) Al fine di contribuire alla competitività del trasporto combinato dovrebbe essere istituita una rete ferroviaria per il trasporto di merci più sostenibile, resiliente e affidabile in tutta Europa. L'infrastruttura per il trasporto ferroviario combinato e dei terminali dovrebbe essere ammodernata per assicurare che il trasporto intermodale avvenga principalmente mediante trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o marittimo a corto raggio e che gli eventuali percorsi iniziale e/o terminale effettuati su strada siano quanto più brevi possibile.

(40 bis) 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 metri su vagoni di altezza pari ad almeno 27 centimetri. 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 vicini 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.**

(41) Soppresso.

- (42) Gli Stati membri dovrebbero garantire che il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (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 a partire dal 2030 solo l'ERTMS radio sia implementato sulle nuove linee e che l'intera rete transeuropea dei trasporti sia dotata di tale ERTMS entro il 2050.
- (43) Spostato al considerando 42 (ultima frase).
- (44) 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 prefiggersi, se del caso, la dismissione dei sistemi di classe B a terra entro il 2050.
- (45) Le vie navigabili interne in Europa sono caratterizzate da un'idromorfologia eterogenea che rende difficile ottenere prestazioni coerenti in tutti i tratti delle vie navigabili. Le vie navigabili interne, in particolare i tratti a corrente libera, possono essere pesantemente influenzate dalle condizioni climatiche e meteorologiche. Al fine di garantire un traffico internazionale affidabile, nel rispetto dell'idromorfologia e della legislazione ambientale applicabile, i requisiti TEN-T dovrebbero tenere conto dell'idromorfologia specifica di ciascuna via navigabile (ad esempio fiumi a corrente libera o regolati) nonché degli obiettivi delle politiche ambientali e in materia di biodiversità. 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. Nello specificare i livelli d'acqua di riferimento, la Commissione dovrebbe cooperare strettamente con gli Stati membri interessati e 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.

- (46) Trattandosi dei punti di ingresso e di uscita per l'infrastruttura terrestre della rete transeuropea dei trasporti, i porti marittimi svolgono un ruolo importante in veste di nodi multimodali transfrontalieri che fungono non soltanto da nodo di trasporto, ma anche da punti di accesso per il commercio, da distretti industriali e da poli dell'energia. Come messo in luce nel piano RePowerEU adottato dalla Commissione, 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.
- (47) 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 concetto globale di recente definizione 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.
- (48) 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.

(48 bis) Gli Stati membri dovrebbero assicurare il collegamento degli aeroporti della rete centrale di un determinato volume di traffico ai nodi urbani, per mezzo di ferrovia, metropolitana, metropolitana leggera o tram, al fine di migliorare la connettività, garantire una capacità adeguata e la praticità per gli utenti, salvo nei casi in cui specifici vincoli geografici o fisici significativi impediscano tali collegamenti. Per quanto concerne tali aeroporti, che sono hub mondiali, si incoraggiano gli Stati membri a sviluppare o migliorare i collegamenti con la rete ferroviaria a lunga distanza o ad alta velocità, così da offrire alternative ai voli a corto raggio.

(48 ter) 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, 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'UE vigente o futura relativa all'infrastruttura del trasporto aereo, a meno che tale legislazione non lo preveda espressamente.

(49) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe assicurare una multimodalità efficiente al fine di permettere scelte modali migliori e più sostenibili per i passeggeri e le merci e il consolidamento di grandi volumi per trasferimenti sulle lunghe distanze. I terminali multimodali dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel conseguimento di tale obiettivo.

(49 bis) 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 possono fare riferimento a studi e piani esistenti. Il piano d'azione elaborato dagli Stati membri dovrebbe promuovere lo sviluppo di terminali merci multimodali. Tuttavia, gli Stati membri non dovrebbero essere tenuti ad attuare il piano d'azione. Inoltre, il piano d'azione non dovrebbe comportare un obbligo per il settore privato di investire nei terminali. Il piano non dovrebbe essere soggetto a valutazione ambientale strategica.

- (50) I nodi urbani svolgono un ruolo importante nel contesto della rete transeuropea dei trasporti essendo il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") per passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi. Si dovrebbe assicurare che le strozzature di capacità e una connettività di rete insufficiente all'interno dei nodi urbani non 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 continui 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 PUMS.
- (51) Trattandosi di un quadro unico efficace per affrontare le sfide della mobilità urbana, dovrebbe essere adottato per ciascun nodo urbano un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS), che è un piano integrato di mobilità merci e passeggeri a lungo termine e onnicomprensivo per l'intera area urbana funzionale. Tale piano potrebbe comprendere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano.
- (52) 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 potrebbero** [...] sostenere le autorità locali nello sviluppo di PUMS di qualità elevata e rafforzare il monitoraggio e la valutazione dell'attuazione di tali piani attraverso [...] **eventuali** misure adeguate, orientamenti, sviluppo di capacità, assistenza ed eventualmente sostegno finanziario.
- (52 bis) È possibile includere i PUMS in piani esistenti, che possono essere sviluppati ulteriormente per soddisfare gli orientamenti dei PUMS, e/o in piani più ampi che integrano anche piani di uso del suolo, ad esempio date le interconnessioni tra l'uso del suolo e la mobilità. Vari PUMS dovrebbero essere consentiti nel caso di nodi urbani densamente popolati.
- (53) La missione sulle città climaticamente neutre e intelligenti, istituita nel contesto del programma quadro Orizzonte Europa, mira ad avere 100 città climaticamente neutre nell'Unione entro il 2030. Le città coinvolte in tale missione fungeranno da poli di sperimentazione e innovazione per altre città che seguiranno entro il 2050.

- (54) I servizi digitali di mobilità multimodale contribuiscono a migliorare l'integrazione dei diversi modi di trasporto combinando diverse offerte di trasporto in un'unica offerta. Il loro ulteriore sviluppo dovrebbe contribuire a cambiare i comportamenti delle persone affinché tendano a favorire i modi di trasporto più sostenibili, il trasporto pubblico e i modi attivi, quali camminare e andare in bicicletta.
- (55) Al fine di fornire la base per ottimizzare le operazioni di traffico e di trasporto e la sicurezza del traffico, nonché per migliorare i servizi connessi, sono necessari sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per i trasporti. I flussi di informazioni nella rete dei trasporti e della mobilità dovrebbero essere agevolati, anche mediante la realizzazione dello spazio dei dati sulla mobilità dell'Unione. Dovrebbero essere disponibili informazioni per i passeggeri, comprese quelle sui sistemi di emissione di biglietti e di prenotazione.
- (56) I sistemi e servizi di trasporto intelligenti, così come le nuove tecnologie emergenti, dovrebbero fungere da catalizzatore per la diffusione di sistemi e servizi di trasporto intelligenti su tutte le strade della rete transeuropea dei trasporti.
- (57) È necessaria una pianificazione adeguata della rete transeuropea dei trasporti. Ciò comporta altresì l'attuazione di requisiti specifici in tutta la rete in termini di infrastruttura, sistemi TIC, attrezzature e servizi, compresi i requisiti per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi quale definita nel regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi]¹⁶. È quindi necessario garantire lo sviluppo adeguato e concertato di tali requisiti in tutta Europa per tutti i modi di trasporto e per la loro interconnessione nell'intera rete transeuropea dei trasporti e oltre, al fine di ottenere i vantaggi dell'effetto di rete e rendere possibili operazioni di trasporto transeuropee di lungo raggio efficienti. Al fine di assicurare la diffusione di combustibili alternativi sull'intera rete stradale della rete transeuropea dei trasporti in linea con gli obiettivi fissati nel regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi], i riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbero essere intesi come riferimenti alla "rete centrale" come definita nel presente regolamento. I riferimenti alla "rete globale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbero essere intesi

¹⁶ Regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio, del [...], sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L [...]).

come riferimenti alla "rete centrale estesa" e alla "rete globale" come definite nel presente regolamento.

- (58) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe fornire la base per la diffusione su larga scala di nuove tecnologie e innovazioni, 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 la sua impronta di carbonio. Ciò contribuirà al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal europeo e allo stesso tempo dell'obiettivo di aumentare la sicurezza energetica per l'Unione. Per raggiungere tali obiettivi, è opportuno aumentare la disponibilità di combustibili alternativi e migliorare l'infrastruttura corrispondente su tutta la rete transeuropea di trasporti.
- (59) È opportuno installare in tutta la rete transeuropea dei trasporti un numero sufficiente di punti di ricarica veloce accessibili al pubblico per veicoli leggeri e pesanti. Tale obiettivo dovrebbe assicurare la piena connettività transfrontaliera e consentire la circolazione dei veicoli elettrici in tutta l'Unione. Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] sono intesi ad assicurare una copertura minima sufficiente di punti di ricarica elettrica lungo le principali reti stradali dell'Unione.
- (60) L'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico lungo la rete transeuropea dei trasporti come definita nel regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbe essere integrata con i requisiti concernenti la realizzazione di tale infrastruttura presso i terminali multimodali e per i nodi passeggeri multimodali, al fine di fornire opportunità di ricarica per gli autocarri a lungo raggio durante le operazioni di carico o scarico oppure quando il conducente si riposa, o per gli autobus presso i nodi passeggeri multimodali. Al fine di garantire la libera circolazione, laddove i terminali o i nodi passeggeri ricevano sostegno dall'Unione o sostegno pubblico, l'accesso ai fini della ricarica dovrebbe avvenire su base equa, trasparente e non discriminatoria, in modo da evitare il lock in del mercato per imprese specifiche o eventuali distorsioni della concorrenza.

- (61) Una sicurezza, una protezione e un'affidabilità insufficienti dell'infrastruttura, causate da rischi naturali, compresi eventi legati al clima e altri eventi eccezionali quali pandemie, disastri provocati dall'uomo quali incidenti oppure perturbazioni causate da atti intenzionali quali terrorismo e attacchi informatici, costituiscono un serio problema per l'efficienza e il funzionamento della rete transeuropea dei trasporti. Negli ultimi anni, ad esempio, gli incidenti causati da numerose calamità naturali dovute a eventi meteorologici estremi hanno interrotto in modo significativo i flussi di trasporto. La resilienza della rete di trasporto ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, ai disastri provocati dall'uomo e ad altre perturbazioni dovrebbe quindi essere migliorata, attingendo alla valutazione dei rischi e alle misure di rafforzamento della resilienza adottate da soggetti critici per il settore dei trasporti a norma della direttiva [...] sulla resilienza dei soggetti critici¹⁷.
- (62) Tenendo conto dell'esperienza maturata nella gestione delle crisi durante la pandemia di COVID-19¹⁸ 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 in relazione ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, a disastri provocati dall'uomo e ad altre perturbazioni che incidono sul funzionamento del sistema di trasporto dell'Unione. A tal fine i corridoi di trasporto europei dovrebbero comprendere anche linee alternative importanti che possano essere utilizzate in caso di congestione o altri problemi sulle tratte principali. Inoltre, in considerazione della loro natura multimodale, un modo di trasporto ne potrà sostituire un altro in caso di emergenza.

¹⁷ Tale direttiva fa riferimento alla proposta della Commissione di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla resilienza dei soggetti critici (COM(2020) 829 final).

¹⁸ Comunicazione della Commissione sull'attuazione delle corsie verdi ("green lanes") previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali (C(2020) 1897 final) (GU C 96I del 24.3.2020, pag. 1) e comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo e al Consiglio sul potenziamento delle corsie verdi per i trasporti al fine di assicurare la continuità dell'attività economica durante la fase di recrudescenza della pandemia di COVID-19, del 28 ottobre 2020 (COM(2020) 685 final).

- (63) La partecipazione di imprese, comprese quelle che sono possedute o controllate da una persona fisica di un paese terzo o da un'impresa di un paese terzo, comprese quelle stabilite in un paese terzo, può accelerare la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. Tuttavia, in circostanze specifiche, la partecipazione o il contributo di imprese possedute o controllate da una persona fisica di un paese terzo o da un'impresa di un paese terzo a progetti di interesse comune potrebbe compromettere la sicurezza e l'ordine pubblico nell'UE. Fatto salvo il meccanismo di cooperazione di cui al regolamento (UE) 2019/452¹⁹, e oltre a tale meccanismo, è necessaria una maggiore consapevolezza in merito a tale partecipazione o contributo per consentire l'intervento delle autorità pubbliche laddove sembri che tale partecipazione o contributo possa incidere sulla sicurezza o sull'ordine pubblico nell'Unione e non rientrare nell'ambito di applicazione di tale regolamento²⁰.
- (64) Anche se la manutenzione è e continuerà a essere principalmente responsabilità degli Stati membri e fatta salva la competenza degli Stati membri per quanto riguarda in particolare 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 compiere ogni sforzo possibile per garantire che sia attuata una pianificazione di manutenzione a lungo termine per l'infrastruttura stradale e, se del caso, delle vie navigabili interne.
- (65) Per realizzare le parti della rete transeuropea dei trasporti che rivestono la più alta importanza strategica nella tempistica prevista, si dovrebbe utilizzare un approccio per corridoi quale strumento per coordinare diversi progetti su base transnazionale e per sincronizzare lo sviluppo del corridoio, in modo da massimizzare i vantaggi di rete.

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

²⁰ Questo considerando potrebbe essere ulteriormente adattato per tenere conto delle modifiche apportate all'articolo 47.

- (66) I corridoi di trasporto europei dovrebbero contribuire a sviluppare l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti in modo da affrontare le strozzature, rafforzare i collegamenti transfrontalieri e migliorare l'efficienza e la sostenibilità. È opportuno che essi contribuiscano alla coesione attraverso una cooperazione territoriale migliore. Tali corridoi dovrebbero altresì perseguire obiettivi più ampi in materia di politica dei trasporti e facilitare l'interoperabilità, l'integrazione modale e le operazioni multimodali. È opportuno che l'approccio per corridoi sia trasparente e chiaro e che la loro gestione non provochi ulteriori oneri amministrativi o costi.
- (67) Al fine di agevolare la realizzazione coordinata dei corridoi di trasporto europei e delle due priorità orizzontali, l'ERTMS e lo spazio marittimo europeo, la Commissione, d'intesa con lo Stato membro interessato, dovrebbe designare i coordinatori europei. Dovrebbero facilitare l'adozione di misure per elaborare la giusta struttura di governance e garantire una definizione coerente delle priorità di pianificazione di infrastrutture e degli investimenti lungo i corridoi di trasporto europei e per le due priorità orizzontali.
- (68) I quadri europeo e nazionali per la pianificazione e l'attuazione delle infrastrutture di trasporto, nonché i piani di lavoro stabiliti dai coordinatori europei, dovrebbero contribuire alla definizione del calendario e alla pianificazione tempestiva degli investimenti necessari per il conseguimento degli obiettivi del presente regolamento.

- (69) I piani di lavoro dei coordinatori europei dovrebbero essere utilizzati per promuovere la cooperazione tra tutti i portatori di interessi pertinenti, per rafforzare la complementarità con le azioni degli Stati membri e dei gestori dell'infrastruttura e, in particolare, per stabilire le tappe indicative per la realizzazione di importanti collegamenti mancanti e tratte transfrontaliere e per la rimozione delle strozzature.
- (70) La base tecnica delle mappe che specificano la rete transeuropea dei trasporti è fornita dal sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec).
- (71) Tenendo conto della sua comunicazione relativa al piano d'azione sulla mobilità militare del marzo 2018²¹, la Commissione ha valutato la necessità di adeguare la rete transeuropea dei trasporti in maniera da rispecchiare l'uso militare dell'infrastruttura. Sulla base dell'analisi del divario tra i requisiti della rete transeuropea dei trasporti e i requisiti militari²², sono state incluse nella rete transeuropea strade e ferrovie supplementari volte a rafforzare le sinergie tra le reti di trasporto civili e militari.

²¹ Comunicazione congiunta al Parlamento europeo e al Consiglio relativa al piano d'azione sulla mobilità militare (JOIN(2018) 5 final).

²² Documento di lavoro congiunto dei servizi della Commissione sull'analisi aggiornata del divario tra i requisiti militari e i requisiti della rete transeuropea dei trasporti (SWD(2020) 144 final), 17 luglio 2020.

- (72) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la programmazione dei pertinenti strumenti finanziari disponibili a livello dell'Unione, è opportuno che il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti sia conforme al presente regolamento e si basi, in particolare, sul regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio²³. Inoltre il finanziamento della rete dovrebbe basarsi anche sul finanziamento e sugli strumenti di finanziamento previsti da altri atti del diritto dell'Unione, tra i quali InvestEU, il dispositivo per la ripresa e la resilienza, la politica di coesione, Orizzonte Europa e altri strumenti di finanziamento istituiti dalla Banca europea per gli investimenti. Al fine di consentire il finanziamento di progetti di interesse comune, i riferimenti alle "piattaforme logistiche multimodali", alle "autostrade del mare" e alle "applicazioni telematiche" di cui al regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere rispettivamente intesi come riferimenti ai "terminali merci multimodali", allo "spazio marittimo europeo" e ai "sistemi TIC per i trasporti" come definiti nel presente regolamento. Con la stessa finalità, i riferimenti alla "rete centrale" presenti nel regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere intesi come comprensivi della "rete centrale estesa" quale definita nel presente regolamento.
- (73) Il conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per quanto concerne la decarbonizzazione e la digitalizzazione del sistema di trasporto nell'Unione, necessita di un quadro normativo robusto. Gli Stati membri dovrebbero attuare riforme ambiziose per affrontare le sfide del trasporto sostenibile individuate nel semestre europeo. Il dispositivo per la ripresa e la resilienza sostiene tanto le riforme quanto gli investimenti volti a rendere i trasporti più sostenibili, ridurre le emissioni e migliorare la sicurezza e l'efficienza. Le misure pertinenti a tal fine sono incluse nei piani per la ripresa e la resilienza approvati.

²³ 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).

- (74) Al fine di aggiornare le mappe e l'elenco di porti, aeroporti, terminali e nodi urbani che figurano negli allegati I e II per tenere conto delle possibili modifiche 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, alla Commissione è opportuno delegare, per quanto riguarda le modifiche degli allegati I, II e III, il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. 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 2016²⁴. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (75) Alcune parti della rete sono gestite da soggetti diversi dagli Stati membri. Tuttavia, gli Stati membri sono responsabili di garantire la corretta applicazione delle norme che disciplinano la rete in questione nel loro territorio.
- (76) Al fine di garantire la corretta ed efficace attuazione degli obblighi previsti dal presente regolamento, la Commissione sostiene gli Stati membri attraverso lo strumento di sostegno tecnico²⁵ fornendo competenze tecniche personalizzate per progettare e attuare le riforme, comprese quelle che promuovono lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

²⁴ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea, del 13 aprile 2016 (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).

²⁵ 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).

- (77) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto concerne 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 tratte transfrontaliere dei corridoi di trasporto europei e per le due priorità orizzontali. Gli atti di esecuzione possono altresì essere adottati per le sezioni specifiche dei corridoi di trasporto europei su richiesta degli Stati membri interessati. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶.
- (77 bis) Le disposizioni concernenti le linee ferroviarie, e in particolare l'eventuale obbligo di collegare a queste ultime aeroporti e porti, così come le disposizioni relative ai terminali merci multimodali non dovrebbero applicarsi a Cipro e Malta 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 e regioni, in quanto tali spazi di parcheggio non sono essenziali in mancanza di traffico merci su strada in transito sul loro territorio.
- (78) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, in particolare l'istituzione e lo sviluppo coordinati della rete transeuropea dei trasporti, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, in ragione della necessità di coordinamento, essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

²⁶ 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).

- (79) È necessario modificare il regolamento (UE) 2021/1153 al fine di adattarne le disposizioni in considerazione dell'integrazione dei corridoi della rete centrale nei corridoi di trasporto europei. La definizione e il tracciato dei corridoi di trasporto europei saranno specificati nel presente regolamento e sostituiranno i corridoi della rete centrale quali definiti nel suddetto regolamento.
- (80) È necessario modificare il regolamento (UE) n. 913/2010 al fine di adattarne le disposizioni in considerazione dell'integrazione dei corridoi ferroviari merci nei corridoi di trasporto europei.
- (81) Il regolamento (UE) n. 1315/2013 dovrebbe essere abrogato,

CAPO I

PRINCIPI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

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

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 che promuovono la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura e rendono possibili l'istituzione e il funzionamento di servizi di trasporto efficienti e sostenibili.
2. L'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti è costituita dall'infrastruttura per il trasporto ferroviario, il trasporto per vie navigabili interne, il trasporto marittimo, il trasporto stradale, il trasporto aereo 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:

- a) "progetto di interesse comune": un progetto realizzato a norma del presente regolamento;
- b) "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 UE-Regno Unito;
- c) "regione NUTS": una regione classificata nel regolamento (CE) n. 1059/2003 relativo all'istituzione di una classificazione comune delle unità territoriali per la statistica;

- d) "tratta transfrontaliera": la tratta che assicura la continuità di un progetto di interesse comune su entrambi i lati della frontiera, tra i nodi urbani più vicini alla frontiera di due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese vicino;
- e) "strozzatura": barriera fisica, tecnica, funzionale, operativa o amministrativa che comporta un'interruzione in un sistema, compromettendo la continuità del traffico per i flussi a lunga distanza o transfrontalieri;
- f) "nodo urbano": un'area urbana nella quale elementi dell'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti, come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, terminali autobus, piattaforme e strutture logistiche nonché terminali merci, sia interni che circostanti all'area urbana, sono collegati con altri elementi di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale, compresa quella relativa ai modi attivi;
- g) "rete isolata": la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea (1 435 mm).
- h) soppressa;
- i) "trasporto multimodale": trasporto di passeggeri o merci o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto;
- j) "servizi digitali di mobilità multimodale": i servizi definiti all'articolo [...] della direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti²⁷;

²⁷ Direttiva (UE) XXX/... che riesamina la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L [...]).

- k) "interoperabilità": la capacità, comprese tutte le condizioni regolamentari, tecniche e operative, dell'infrastruttura, compresa l'infrastruttura digitale in un segmento o modo di trasporto, di consentire flussi sicuri e ininterrotti di traffico e di informazioni, atti a conseguire i livelli di rendimento richiesti per detto segmento o modo dell'infrastruttura;
- l) "nodo passeggeri multimodale": un punto di collegamento tra almeno due modi di trasporto per passeggeri, nel contesto del quale sono garantite informazioni di viaggio, l'accesso ai trasporti pubblici e i trasferimenti tra modi di trasporto, compresi i modi attivi, e che funge da interfaccia tra nodi urbani e reti di trasporto a più lungo raggio;
- m) "terminale merci multimodale": struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto o tra due sistemi ferroviari diversi e per il deposito temporaneo delle merci, ad esempio i terminali presso porti interni o marittimi, lungo vie navigabili interne e presso aeroporti, come pure i terminali ferroviario-stradali;
- n) "piattaforma logistica": area direttamente collegata all'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti che comprende almeno un terminale merci e permette lo svolgimento di attività logistiche;
- o) "piano urbano di mobilità sostenibile" (PUMS): documento per la pianificazione strategica della mobilità, volto a migliorare in modo sostenibile l'accessibilità alla zona urbana funzionale e la mobilità all'interno della stessa per le persone, le imprese e le merci, ai fini in particolare di una migliore qualità della vita;
- p) "modi attivi": il trasporto di persone o merci mediante mezzi non motorizzati, basati sull'attività motoria umana, compresi quelli con propulsione ausiliaria elettrica di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera h, del regolamento (UE) n. 168/2013;

- q) "sistemi TIC per i trasporti": sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e applicazioni che utilizzano tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione o del posizionamento/della localizzazione che consentono di trattare, conservare e scambiare i dati e le informazioni necessari per gestire con efficacia le infrastrutture, la mobilità e il traffico sulla rete transeuropea dei trasporti, segnalare informazioni pertinenti alle autorità e fornire servizi a valore aggiunto a cittadini, spedizionieri e operatori, compresi sistemi per un uso della rete resiliente, sicuro, ecologico ed efficiente sotto il profilo della capacità. Tali sistemi comprendono i sistemi, le tecnologie e i servizi di cui alle lettere da r) a x) e possono includere anche dispositivi di bordo con i corrispondenti componenti dell'infrastruttura o digitali;
- r) "sistema di trasporto intelligente" (ITS): un sistema definito all'articolo 4, punto 1, della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto²⁸;
- s) "sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione" (VTMIS): i sistemi istituiti dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹;
- t) "servizi d'informazione fluviale" (RIS): tecnologie di informazione e comunicazione sulle vie navigabili interne come definite all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰;

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).

²⁹ 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).

³⁰ 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).

- u) "sistema di interfaccia unica marittima europea" (EMSWe): il quadro giuridico e tecnico quale definito nel regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹;
- v) "sistema di servizi di gestione del traffico aereo/navigazione aerea" (sistema ATM/ANS): un sistema ATM/ANS quale definito all'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2018/1139;
- w) "sistema europeo di gestione del traffico ferroviario" (ERTMS): il sistema di cui alla direttiva (UE) 2016/797 e al punto 2.2. dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione³²;
- x) "ERTMS radio": ERTMS di livello 2 o di livello 3 che utilizza la trasmissione radio per inviare al treno le autorizzazioni al movimento a norma del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione³³;
- y) "sistemi di classe B": sistemi preesistenti di radiocomunicazione voce e di protezione del treno quali definiti al punto 2.2, dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione;
- z) "porto marittimo": un porto marittimo quale definito all'articolo 2, punto 16), del regolamento (UE) 2017/352;
- aa) "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;

³¹ 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).

³² Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).

³³ Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).

- ab) "informazioni elettroniche sul trasporto merci" (eFTI): la comunicazione elettronica delle informazioni regolamentari tra gli operatori economici e le autorità competenti conformemente al regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴;
- ac) "cielo unico europeo": i sistemi stabiliti a norma dei regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio (CE) n. 549/2004³⁵, (CE) n. 550/2004³⁶, (CE) n. 551/2004³⁷ e (UE) 2018/1139³⁸ 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;
- ad) "vertiporto": una zona utilizzata per il decollo e l'atterraggio di aeromobili a decollo e atterraggio verticali (VTOL, vertical take-off and landing);
- ae) "postazione con pontile": una postazione situata in un'area designata del piazzale dell'aeroporto dotata di un pontile di imbarco;

³⁴ 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).

³⁵ 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 (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1).

³⁶ 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 (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10).

³⁷ 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 (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).

³⁸ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

af) "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;

af2) "cosmodromo": un'installazione per il collaudo e il lancio di veicoli spaziali;

ag) "progetto Ferrovie europee": un progetto dell'impresa comune "Ferrovie europee" o di quella precedente, Shift2Rail;

ah) "piano generale ATM europeo": il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio³⁹, e successive modifiche⁴⁰;

ai) "governance del trasporto ferroviario di merci": gli organi di governance di cui all'articolo 8 del regolamento (UE) n. 913/2010;

aj) "manutenzione": i lavori destinati a mantenere le condizioni e la capacità dell'infrastruttura esistente durante il suo ciclo di vita;

ak) "analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico": una valutazione quantitativa ex ante, effettuata sulla base di una metodologia riconosciuta, del valore di un progetto, che tiene conto di tutti i costi e i benefici pertinenti sul piano sociale, economico, sanitario, climatico e ambientale. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente si basa sulla valutazione di impatto ambientale effettuata a norma della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴¹;

al) "combustibili alternativi": combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, punto 3, del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];

³⁹ GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

- am) "area di parcheggio sicura e protetta": un'area di parcheggio accessibile ai conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri, che soddisfa i requisiti di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴² e che è stata certificata secondo le norme e le procedure dell'Unione, a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 2, del medesimo regolamento;
- an) "sistema di pesatura in movimento": un sistema automatico installato sull'infrastruttura stradale con l'obiettivo di individuare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che potrebbero aver superato i limiti di peso pertinenti, conformemente alla direttiva 96/53/CE dell'Unione europea Parlamento e del Consiglio⁴³;
- ao) "decisione di autorizzazione del progetto": la decisione o la serie di decisioni, che possono essere 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 il 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 multimodale di qualità elevata a livello di Unione.

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 (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

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. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:
- a) la sostenibilità, attraverso:
 - i) la promozione della mobilità a emissioni zero 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 a lunga distanza, anche ad alta velocità, per il trasporto di passeggeri e una rete ferroviaria per il trasporto di merci interoperabile, nonché una rete affidabile per il trasporto per vie navigabili interne e per il trasporto marittimo a corto raggio in tutta l'Unione, anche promuovendo modi di trasporto attivi;
 - iii) una maggiore protezione dell'ambiente;
 - iv) una riduzione delle esternalità negative, comprese quelle relative all'ambiente, alla sanità, alla congestione e agli incidenti;
 - v) una maggiore sicurezza energetica;
 - b) la coesione, attraverso:
 - i) l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, insulari, periferiche e montane, nonché le zone scarsamente popolate;
 - ii) la riduzione del divario esistente fra regioni e Stati membri a livello di qualità dell'infrastruttura;

- iii) tanto per il traffico passeggeri quanto per quello merci, il coordinamento e l'interconnessione efficienti tra le infrastrutture di trasporto per il traffico a lunga distanza, da un lato, e il traffico regionale e locale e i servizi di trasporto presso i nodi urbani, dall'altro;
 - iv) un'infrastruttura di trasporto che rispecchia le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata di tutte le regioni europee;
- c) l'efficienza, attraverso:
- i) la rimozione delle strozzature dell'infrastruttura e la realizzazione di collegamenti mancanti, sia all'interno delle infrastrutture di trasporto che nei punti di collegamento tra di esse, all'interno dei territori degli Stati membri e tra di essi;
 - ii) l'eliminazione di strozzature dell'interoperabilità, comprese le carenze in materia di digitalizzazione;
 - iii) l'interoperabilità di reti di trasporto nazionali, regionali e locali;
 - iv) l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto, anche nei nodi urbani;
 - v) la promozione di trasporti economicamente efficienti e di alta qualità, che contribuiscano a una crescita economica e a una competitività maggiori;
 - vi) un uso più efficiente dell'infrastruttura nuova ed esistente in esercizio;
 - vii) l'applicazione efficace in termini di costi di concetti operativi e tecnologici innovativi;
- d) maggiori benefici per tutti gli utenti, attraverso:
- i) la garanzia dell'accessibilità 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 le isole;

- ii) la garanzia di norme sicure e di elevata qualità, compresa la qualità dei servizi erogati agli utenti, tanto per il trasporto di passeggeri quanto per quello di merci;
- iii) il sostegno alla qualità, all'efficienza e alla sostenibilità di servizi di trasporto accessibili, anche in termini di costo;
- iv) il sostegno a una mobilità adatta al contesto dei cambiamenti climatici e resiliente nei confronti dei rischi naturali e dei disastri provocati dall'uomo, nonché la facilitazione dell'attuazione efficiente e rapida di servizi di emergenza e di soccorso, anche per le persone con disabilità o a mobilità ridotta;
- v) la garanzia della resilienza dell'infrastruttura, in particolare sulle tratte transfrontaliere;
- vi) l'offerta di soluzioni di trasporto alternative, anche su altri modi di trasporto, in caso di perturbazioni della rete.
- 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.

Articolo 5

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

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

- b) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture;
- c) la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi;
- d) la diffusione di tecnologie nuove e sistemi TIC per i trasporti per preservare o migliorare le prestazioni dell'infrastruttura, 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 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 delle possibili sinergie con altre reti, in particolare le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni o la rete a duplice uso individuata nei requisiti militari ai fini della mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE;
- g) lo sviluppo di infrastrutture ecologiche, sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici progettate per ridurre il più possibile gli impatti avversi sulla salute dei cittadini che vivono nelle aree circostanti la rete e sull'ambiente, nonché il degrado degli ecosistemi;
- h) un'adeguata considerazione della resilienza della rete dei trasporti e della sua infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere, per quanto riguarda i cambiamenti climatici, i rischi naturali e i disastri provocati dall'uomo, nonché le perturbazioni intenzionali o non intenzionali, anche per il traffico, al fine di far fronte a tali sfide;
- i) soppressa.

2. Nel pianificare e nello sviluppare la 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.

3. Le valutazioni ambientali di piani e progetti sono effettuate in conformità della direttiva 92/43/CEE⁴⁴ del Consiglio e delle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/60/CE⁴⁵, 2001/42/CE⁴⁶, 2002/49/CE⁴⁷, 2009/147/CE⁴⁸ e 2011/92/UE⁴⁹. Per i progetti di interesse comune per i quali la procedura di appalto di una valutazione ambientale non è ancora stata avviata alla 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. In deroga all'articolo 8, paragrafo 4 bis, la rete transeuropea dei trasporti è sviluppata gradualmente in tre fasi: completamento di una rete centrale entro il 31 dicembre 2030, di una rete centrale estesa entro il 31 dicembre 2040 e della rete globale entro il 31 dicembre 2050, salvo diversamente specificato nel presente regolamento. Tale obiettivo è conseguito in particolare mediante l'attuazione di una struttura per tale rete con un approccio metodologico coerente e trasparente, comprendente una rete globale, una rete centrale e una rete centrale estesa, con nodi di trasporto e urbani come punti di collegamento multimodali tra il traffico di lungo raggio e le reti di trasporto regionali e locali.

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).

⁴⁹ Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 26 del 28.1.2012, pag. 1).

2. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale.
3. La rete centrale e la rete centrale estesa consistono di quelle parti della rete transeuropea dei trasporti il cui sviluppo è prioritario ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Articolo 7

Corridoi di trasporto europei

I corridoi di trasporto europei 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 oppure attraverso misure che promuovono l'uso efficiente della rete sotto il profilo delle risorse.
2. Un progetto di interesse comune:
 - a) dimostra di possedere un valore aggiunto europeo contribuendo al raggiungimento degli obiettivi che rientrano in almeno due delle quattro categorie di cui all'articolo 4;
e

- b) ha una sostenibilità economica sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o, nel caso di zone scarsamente popolate, apporta un contributo positivo allo sviluppo della rete sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico.
 - c) Soppressa.
- 3. Un progetto di interesse comune comprende il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità e le procedure per l'ottenimento di permessi, la costruzione, la gestione e la valutazione.
 - 4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i progetti vengano realizzati in conformità del pertinente diritto dell'Unione e nazionale, in particolare degli atti giuridici dell'Unione in materia di ambiente, protezione del clima, sicurezza, protezione, concorrenza, aiuti di Stato, appalti pubblici, sanità pubblica e accessibilità, nonché della legislazione in materia di non discriminazione.
 - 4 bis. 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.
 - 5. La Commissione può raccomandare agli Stati membri di istituire entità uniche per il coordinamento, la costruzione e/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.

Articolo 9

Cooperazione con paesi terzi

- 1. L'Unione può cooperare con paesi terzi al fine di collegare la rete transeuropea dei trasporti con le loro reti infrastrutturali mediante i 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 del paese terzo, al fine di garantire flussi di traffico continui, verifiche di frontiera, sorveglianza di frontiera e altre procedure di controllo alla frontiera;
- ba) assicurare il collegamento tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti di trasporto dei paesi terzi nel territorio del paese terzo;
- c) completare le infrastrutture di trasporto dei paesi terzi che fungono da collegamento fra sezioni della rete transeuropea dei trasporti situate nell'Unione;
- d) promuovere l'interoperabilità tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti dei paesi terzi;
- e) facilitare il trasporto marittimo e promuovere le rotte del trasporto marittimo a corto raggio con i paesi terzi, a condizione che non contribuiscano alla rilocalizzazione delle emissioni di CO₂;
- f) facilitare il trasporto per vie navigabili interne con i paesi terzi;
- g) facilitare il trasporto aereo con i paesi terzi, al fine di promuovere una crescita economica e una competitività efficienti e sostenibili, anche mediante l'ampliamento del cielo unico europeo e una migliore cooperazione nella gestione del traffico aereo;
- h) collegare e implementare sistemi TIC per i trasporti in tali paesi;
- i) 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 secondo i criteri di cui al presente regolamento.
3. Il presente articolo non pregiudica alcun tipo di contributo finanziario dell'Unione a favore di progetti nei paesi terzi nel quadro di altri atti giuridici dell'UE.

CAPO II

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 10

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

1. La rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale:
 - a) sono specificate nelle mappe di cui all'allegato I e negli elenchi di cui all'allegato II;
 - b) sono ulteriormente specificate attraverso la descrizione dei componenti dell'infrastruttura;
 - c) soddisfano i requisiti relativi alle infrastrutture di trasporto stabiliti nel presente capo e nei capi III e IV;
 - d) costituiscono la base per l'individuazione di progetti di interesse comune.

2. La rete centrale e la rete centrale estesa sono costituite da quelle parti della rete globale il cui sviluppo è prioritario ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica della rete transeuropea dei trasporti. I riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) 2021/1153 si intendono come comprensivi della "rete centrale estesa" quale definita nel presente regolamento. I riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] si intendono fatti alla "rete centrale" quale definita nel presente regolamento. I riferimenti alla "rete globale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] si intendono fatti alla "rete centrale estesa" e alla "rete globale" quali definite nel presente regolamento.

3. I nodi della rete figurano nell'allegato II e comprendono nodi urbani e nodi di trasporto (aeroporti, porti marittimi e interni, terminali ferroviario-stradali e terminali lungo vie navigabili interne).
4. Gli Stati membri adottano misure adeguate affinché la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale siano sviluppate in modo da conformarsi alle pertinenti disposizioni del presente regolamento entro le date specificate all'articolo 6, paragrafo 1, salvo diversamente specificato nel presente regolamento.

Articolo 11

Disposizioni generali per i corridoi di trasporto europei

1. I nove corridoi di trasporto europei, vale a dire:
 - i. Atlantico;
 - ii. Mar Baltico - Mar Nero - Mar Egeo;
 - iii. Mar Baltico-Mar Adriatico;
 - iv. Mediterraneo;
 - v. Mare del Nord-Reno-Mediterraneo;
 - vi. Mare del Nord-Baltico;
 - vii. Reno-Danubio;
 - viii. Scandinavia-Mediterraneo;
 - ix. Balcani occidentali-Mediterraneo orientale,

sono specificati nelle mappe di cui all'allegato III.

2. Gli Stati membri adottano misure adeguate affinché i corridoi di trasporto europei siano sviluppati in modo da conformarsi alle disposizioni del presente regolamento, entro il 31 dicembre 2030 per la loro infrastruttura che fa parte della rete centrale ed entro il 31 dicembre 2040 per la loro infrastruttura che fa parte della rete centrale estesa, salvo diversamente specificato nel presente regolamento.
3. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 60 del presente regolamento per modificare entro i limiti di cui all'articolo 7 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 si dà priorità generale alle misure necessarie per:
 - a) aumentare la quota di modi di trasporto più sostenibili per le merci e i passeggeri, in particolare in un'ottica di 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, nonché del caso specifico delle regioni ultraperiferiche e di altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose, nonché delle zone scarsamente popolate;
 - c) garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi, compresi modi di mobilità attivi nelle aree urbane;

- d) realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare in termini di interoperabilità e per le 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;
- f) promuovere l'utilizzo efficiente e sostenibile dell'infrastruttura e, ove necessario, aumentare la capacità;
- g) mantenere operative le infrastrutture esistenti e migliorarne o preservarne la qualità in termini di sicurezza, protezione, efficienza del sistema di trasporto e delle operazioni di trasporto, resilienza ai cambiamenti climatici e alle catastrofi, prestazioni ambientali e continuità dei flussi di traffico;
- h) migliorare la qualità dei servizi e le condizioni sociali per i lavoratori dei trasporti e l'accessibilità per tutti gli utenti, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta e altre persone in situazioni di vulnerabilità;
- i) migliorare la digitalizzazione e sviluppare l'automazione, in particolare attraverso l'attuazione e la diffusione di sistemi TIC per i trasporti.

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

- a) contribuire a mitigare l'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito; e
- b) spostata alla lettera a)
- c) soppressa;⁵⁰

⁵⁰ Questo paragrafo, che riguarda la rimozione delle strozzature, in particolare per l'interoperabilità, è stato fuso con il paragrafo 1, lettera d).

- d) ottimizzare l'uso dell'infrastruttura, in particolare attraverso una gestione efficiente della capacità, la gestione del traffico e prestazioni operative migliori.
- e) 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.

Articolo 13

Priorità generali per i corridoi di trasporto europei

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

- a) lo sviluppo di una rete ferroviaria per il trasporto di merci ad alte prestazioni e pienamente interoperabile in tutta l'Unione;
- b) lo sviluppo di una rete ferroviaria interoperabile per il trasporto passeggeri ad alte prestazioni, anche ad alta velocità, che colleghi i nodi urbani in tutta l'Unione;
- c) lo sviluppo di un'infrastruttura efficiente per il trasporto aereo e il trasporto per vie navigabili interne e di un'infrastruttura per il trasporto marittimo ben integrata nello spazio marittimo europeo;
- d) lo sviluppo di una rete stradale sicura e protetta, con infrastrutture sufficienti per i combustibili alternativi;
- e) lo sviluppo di soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili migliorate;

- f) la promozione dell'integrazione intermodale dell'intera catena logistica, interconnessa efficacemente nei nodi di trasporto e urbani;
- g) la realizzazione dell'infrastruttura necessaria ad assicurare una circolazione senza soluzione di continuità di veicoli, navi e aeromobili a emissioni zero e a basse emissioni.

CAPO III

DISPOSIZIONI SPECIFICHE

SEZIONE 1

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Articolo 14

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto ferroviario comprende in particolare:
 - a) linee ferroviarie, comprensive di:
 - i) binari;
 - ii) punti;
 - iii) passaggi a livello;
 - iv) binari di manovra;
 - v) gallerie;
 - vi) ponti;
 - vii) infrastrutture che mitigano l'impatto sull'ambiente;
 - b) stazioni lungo le linee indicate nell'allegato I per il trasferimento di passeggeri all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;
 - c) impianti di servizio ferroviari lungo le linee indicate nell'allegato I diversi dalle stazioni passeggeri, quali definiti all'articolo 3, punto 11, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵¹, in particolare scali di smistamento, aree di composizione dei treni, aree di manovra, aree di deposito, centri di manutenzione, altre infrastrutture tecniche quali quelle di pulizia e di lavaggio, impianti e attrezzature di soccorso e impianti di rifornimento di combustibile; comprende altresì impianti automatici per il cambio dello scartamento;

⁵¹ 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).

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

Articolo 15

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale

1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura ferroviaria della rete globale:
- a) sia conforme alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵² e alle sue misure di attuazione, allo scopo di assicurare l'interoperabilità della rete globale;
 - b) sia conforme ai requisiti delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) adottate a norma degli articoli 4 e 5 della direttiva (UE) 2016/797, fatte salve le esenzioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, di detta direttiva;
 - c) soppressa.

⁵² 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).

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) soppressa;
 - c) consenta, senza autorizzazione speciale, un carico per asse di almeno 22,5 tonnellate;
 - d) consenta, senza autorizzazione speciale, la circolazione di treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m (comprese 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.
 - e) soppressa.

I requisiti di cui alle lettere c) e d) si applicano soltanto sulle linee della rete globale:

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

Gli Stati membri notificano alla Commissione, entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, le linee interessate. Per le tratte transfrontaliere, tale notifica è effettuata d'intesa con gli altri Stati membri interessati.

2 bis. 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), collegata alle linee ferroviarie utilizzate per il trasporto di merci di cui all'articolo 15, paragrafo 2, soddisfi i requisiti stabiliti al paragrafo 2, lettere c) e d), a meno che, in relazione ai requisiti di cui al paragrafo 2, lettera d), la Commissione non abbia concesso un'esenzione dall'applicazione dell'articolo 37, paragrafo 3, a norma dell'articolo 37, paragrafo 5.

3. I requisiti di cui ai paragrafi 2 e 2 bis non si applicano alle reti isolate.

b) soppressa.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni mediante atti di esecuzione in relazione ai requisiti di cui al presente articolo in ragione di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei potenziali impatti negativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. Ove applicabile, la richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi in caso di tratte transfrontaliere. Lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta il parere o i pareri dello Stato membro o 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 del parere o dei pareri dello Stato membro limitrofo o degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza 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 di merci:
 - a) soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e c);
 - b) consenta, senza autorizzazione speciale, la circolazione di treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m (comprese le locomotive). Tale requisito è soddisfatto se sono soddisfatte almeno le condizioni seguenti:
 - i) sulle linee a doppio binario, almeno una traccia ferroviaria per direzione ogni due ore 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 direzione ogni tre ore 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;
 - 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.
- 2 bis. 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;
 - 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.
- 2 ter. 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, lettera c), e all'articolo 16, paragrafo 2, lettera b), a meno che, in relazione ai requisiti di cui all'articolo 16, paragrafo 2, lettera b), la Commissione non abbia concesso un'esenzione dall'applicazione dell'articolo 37, paragrafo 3, a norma dell'articolo 37, paragrafo 5.
3. 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 di merci, soddisfi i requisiti di cui all'articolo 16, paragrafo 2, lettere a), b) e c);
 - b) per le linee che fanno parte della rete per il trasporto di passeggeri, soddisfi i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera [...] a).

3 bis. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, l'infrastruttura ferroviaria che fa parte della rete centrale per il trasporto di passeggeri, tranne i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), soddisfi i requisiti di cui all'articolo 16, paragrafo 2 bis), lettera b).

3 bis ter. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2040, le linee per il trasporto di 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 metri su vagoni di altezza di almeno 27 centimetri 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:

- vi è almeno una linea diretta che soddisfi tale requisito che consenta la circolazione ininterrotta dei treni nel territorio di uno Stato membro nonché sulle linee transfrontaliere con ciascuno Stato membro vicino;
- 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;
- se uno o più punti terminali di un corridoio sono situati sul territorio di uno Stato membro, vi è almeno una linea diretta che soddisfi tale requisito collegata ad almeno uno di tali punti terminali.

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

Gli Stati membri notificano alla Commissione, entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, le linee interessate.

- 3 ter. 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, lettera c), e all'articolo 16, paragrafo 2, lettera b), a meno che, in relazione ai requisiti di cui all'articolo 16, paragrafo 2, lettera b), la Commissione non abbia concesso un'esenzione dall'applicazione dell'articolo 37, paragrafo 3, a norma dell'articolo 37, paragrafo 5.
4. I requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 3 ter non si applicano alle reti isolate.
5. Fatto salvo il paragrafo 4, su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni mediante atti di esecuzione in relazione ai requisiti di cui al presente articolo in ragione di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei potenziali impatti negativi sull'ambiente o sulla biodiversità. 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 in caso di tratte transfrontaliere. Lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta il parere o i pareri dello Stato membro o 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 del parere o dei pareri dello Stato membro o degli Stati membri limitrofi interessati.

Nel valutare le richieste di esenzione dal requisito relativo al trasporto dei semirimorchi di cui al paragrafo 3 bis ter, 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 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 trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza 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 bis

Scartamento nominale secondo la norma europea per la rete ferroviaria

1. Gli Stati membri provvedono affinché ogni nuova linea ferroviaria della rete centrale estesa e della rete centrale, 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 al più tardi entro il 2030 per la rete centrale ed entro il 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 alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

2. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri sul cui territorio, alla 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 del presente regolamento, 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 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 al più tardi due anni dopo la 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, al più tardi due anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento, una valutazione in cui sono individuate le linee ferroviarie esistenti ubicate lungo i corridoi di trasporto europei ai fini della loro eventuale migrazione allo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm. Ove applicabile, la valutazione è coordinata con lo Stato membro limitrofo 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 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 di migrazione che individua le linee ferroviarie esistenti ubicate 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 della migrazione.

I commi 1 e 2 si applicano *mutatis mutandis* alle linee ferroviarie i cui lavori di costruzione siano in corso alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

4. Le priorità per la pianificazione delle infrastrutture e degli investimenti risultanti dai piani di cui ai paragrafi 2 e 3 di migrazione 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, in conformità all'articolo 53.
5. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede un'esenzione temporanea dai requisiti di cui al paragrafo 1 mediante atti di esecuzione per le nuove linee ferroviarie della rete centrale e della rete centrale estesa, o di una parte di esse, sulla base dei risultati negativi di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su una giustificazione sufficiente. Nel caso delle tratte transfrontaliere, le richieste di esenzione sono coordinate con lo Stato membro limitrofo. Lo Stato membro limitrofo può fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta il parere o i pareri dello Stato membro o 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 del parere o dei pareri dello Stato membro o degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro trenta 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 integrarle entro trenta 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 secondo 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 quarto comma.

Articolo 17

Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario

1. Gli Stati membri provvedono affinché:

- 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;
- 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.

a) soppressa.

b) soppressa.

2. 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), soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 1;
- 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.

2 bis. Gli Stati membri si prefiggono, se del caso, la dismissione dei sistemi di classe B entro il 31 dicembre 2050.

3. soppressa.

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 di ERTMS radio.

5. Gli Stati membri provvedono affinché, a decorrere dal 31 dicembre 2030, sull'infrastruttura ferroviaria della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale, in caso di costruzione di una nuova linea sia implementato l'ERTMS radio.

5 bis. 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 i pertinenti portatori di interessi, in particolare il gestore dell'infrastruttura. In caso di costruzione di una nuova linea, tale implementazione è garantita a decorrere dal 31 dicembre 2030.

5 ter. I requisiti di cui ai paragrafi da 1 a 5 bis non si applicano alle reti isolate.

6. Fatto salvo il paragrafo 5 ter, su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni per i requisiti di cui ai paragrafi da 1 a 5 bis mediante atti di esecuzione. 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. Richieste di tale tipo sono motivate da una giustificazione sufficiente. Ove applicabile, la richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi in caso di tratte transfrontaliere. Lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta il parere o i pareri dello Stato membro o 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 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵³.

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 del parere o dei pareri dello Stato membro o degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza di una decisione esplicita della Commissione entro i termini su esposti, l'esenzione si considera concessa.

⁵³ 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).

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

Articolo 18

[Spostato all'articolo 65]

Articolo 19

Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

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

- a) migrazione allo scartamento nominale secondo la norma europea (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 di lunghezza superiore a 740 m e fino a 1 500 m e con carico per asse pari a 25,0 t durante la costruzione e l'ammodernamento di linee ferroviarie rilevanti per il traffico merci;
- f) sviluppo e applicazione di tecnologie innovative per le ferrovie, sulla base in particolare del lavoro delle imprese comuni "Shift2Rail" e "Ferrovie europee", segnatamente il controllo automatico del movimento dei treni, la gestione avanzata del traffico, la connettività digitale per i passeggeri basata sull'ERTMS e accoppiamenti automatici digitali, nonché connettività 5G;

- g) nel costruire o nell'ammodernare l'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 per le tratte esentate dal requisito di elettrificazione e per le vie di accesso ferroviarie.
- i) per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, prevedere una norma che garantisca la circolazione di treni merci che trasportano semirimorchi standard di altezza fino a 4 metri su vagoni standard di altezza pari a 33 centimetri, senza alcun requisito aggiuntivo di autorizzazione speciale per la prestazione di servizi.

SEZIONE 2

INFRASTRUTTURA DI TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE

Articolo 20

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura delle vie navigabili interne comprende in particolare:
 - a) fiumi;
 - b) canali;
 - c) laghi 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) connessioni di porti interni con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
- k) infrastrutture relative agli impianti per combustibili alternativi;
- l) infrastrutture necessarie per operazioni a rifiuti zero e misure di economia circolare.

2. Le attrezzature connesse alle vie navigabili interne possono includere le attrezzature per il carico e lo scarico delle merci e il loro deposito nei porti interni. Le attrezzature connesse possono comprendere in particolare sistemi propulsivi e operativi che riducono i livelli di inquinamento, ad esempio idrico e atmosferico, il consumo energetico e l'intensità di carbonio. Esse possono altresì comprendere gli impianti di raccolta dei rifiuti, gli impianti di fornitura di elettricità da terra, le infrastrutture per altri combustibili alternativi per la fornitura e la generazione, come pure dispositivi rompighiaccio, attrezzature per servizi idrologici e per il dragaggio del tratto navigabile, del porto e degli accessi al porto per garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno.

3. Per far parte della rete globale, un porto interno soddisfa le condizioni seguenti:

- a) presenta un volume di trasbordo merci annuo superiore a 500 000 tonnellate. Il volume totale annuo del trasbordo merci si basa sulla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;
- b) è ubicato sulla rete delle vie navigabili interne della rete transeuropea dei trasporti.

Articolo 21

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale

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

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete centrale

1. Gli Stati membri provvedono affinché i porti interni della rete centrale soddisfino i requisiti di cui all'articolo 21, paragrafo 1, lettere a) e b), entro il 31 dicembre 2030, e di cui all'articolo 21, paragrafo 1, lettera c), entro il 31 dicembre 2040.
2. Gli Stati membri provvedono affinché la rete delle vie navigabili interne, compresi i collegamenti di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettera e), sia sottoposta a manutenzione in maniera tale da consentire una navigazione efficiente, affidabile e sicura per gli utenti, garantendo i requisiti minimi per le vie navigabili di cui al paragrafo 3, lettera a), e i livelli di servizio minimi di cui al paragrafo 3, lettere b), c) e d) (stato di buona navigazione).

Gli Stati membri impediscono il deterioramento di tali requisiti minimi o di uno qualsiasi dei loro criteri sottostanti definiti. Nel caso in cui la rete delle vie navigabili interne superi tali requisiti minimi alla data di entrata in vigore del presente regolamento, gli Stati membri compiono ogni sforzo possibile per impedire il deterioramento del suo status.

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 definiti, che vengono superati in un numero definito di giorni l'anno secondo una media statistica.

I livelli d'acqua di riferimento sono stabiliti sulla base del numero di giorni l'anno nei quali il livello effettivo dell'acqua ha superato il livello d'acqua di riferimento specificato. Fatta salva l'approvazione degli Stati membri interessati a norma dell'articolo 172 TFUE, la Commissione adotta atti di esecuzione, da elaborare in stretta cooperazione con tali Stati membri 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 al comma precedente per ciascun corridoio, via navigabile o sezione di via navigabile. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 3. **Essi 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.

- b) Gli Stati membri pubblicano su un sito web accessibile al pubblico il numero di giorni l'anno di cui alla lettera a) durante i quali il livello effettivo dell'acqua supera o non raggiunge il livello d'acqua di riferimento specificato per la profondità del canale di navigazione, nonché i tempi di attesa medi a ciascuna chiusa;
- c) gli operatori delle chiuse garantiscono che le stesse siano gestite e sottoposte a manutenzione in modo tale da ridurre al minimo i tempi di attesa;
- d) fiumi, canali, laghi e lagune sono dotati di RIS per tutti i servizi conformemente alla direttiva 2005/44/CE⁵⁴, in modo da garantire informazioni in tempo reale agli utenti oltre confine.

⁵⁴ 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).

4. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni dai requisiti minimi di cui al paragrafo 3, lettera a), per via navigabile e, se del caso, per sezione di via navigabile mediante atti di esecuzione in ragione di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, o del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei potenziali impatti negativi 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 limitrofo o gli Stati membri limitrofi. Lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta il parere o i pareri dello Stato membro o 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 del parere o dei pareri dello Stato membro o degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza 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.

- 4 bis. In caso di forza maggiore, gli Stati membri ripristinano le condizioni di navigabilità allo stato precedente non appena la situazione lo consente.
5. 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 complementari per vie navigabili specifici per fiumi a corrente libera;
 - a bis) parametri complementari per la larghezza navigabile del canale;
 - b) soppressa;
 - c) soppressa.
 - d) soppressa;
 - e) realizzazione di infrastrutture energetiche alternative per garantire l'accesso ai combustibili alternativi lungo tutti i corridoi;
 - f) uso di applicazioni digitali della rete e processi di automazione;
 - g) resilienza dell'infrastruttura ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali e ai disastri provocati dall'uomo o alle perturbazioni intenzionali;
 - h) introduzione e promozione di nuove tecnologie e innovazione per combustibili energetici e sistemi di propulsione a zero emissioni di carbonio.
6. Soppresso.

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 nell'ottica di una maggiore sicurezza, protezione e sostenibilità nel trasporto per vie navigabili interne, anche all'interno dei nodi urbani;
- d) modernizzazione ed 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 impatti sui corpi idrici e sulla biodiversità dipendente dalle acque, in conformità con i requisiti applicabili a norma del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali pertinenti;
- f) sviluppo e utilizzo di navi per la navigazione interna di pescaggio limitato adatte a bassi livelli d'acqua;
- g) nel costruire o nell'ammodernare l'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.

SEZIONE 3

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO MARITTIMO E SPAZIO MARITTIMO EUROPEO

Articolo 24

Componenti dell'infrastruttura

1. Lo spazio marittimo europeo collega e integra le componenti marittime descritte al paragrafo 2 con la rete terrestre attraverso la creazione o il potenziamento di rotte del trasporto marittimo a corto raggio e attraverso lo sviluppo di porti marittimi sul territorio degli Stati membri e dei loro collegamenti con l'entroterra per fornire un'integrazione efficiente, praticabile e sostenibile con altri modi di trasporto..
2. Lo spazio marittimo europeo è costituito:
 - 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 garantiscono 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;

- 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.
- d) soppressa.

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) le connessioni dei porti con la rete transeuropea dei trasporti;
- h) sistemi TIC per i trasporti, compresi i sistemi EMSWe e VTMISS;
- i) infrastrutture relative ai 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 principale e la protezione del porto e degli accessi al porto;
- k) soppressa.
- l) infrastrutture che agevolano le attività portuali connesse ai parchi eolici offshore e alle energie rinnovabili.

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

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

- c) è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1059/2003⁵⁵;
- d) è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.

Articolo 25

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale

1. Gli Stati membri provvedono affinché:
 - a) l'infrastruttura per i combustibili alternativi sia installata nei porti marittimi della rete globale in conformità del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
 - b) i porti marittimi della rete globale siano dotati delle infrastrutture necessarie per migliorare le prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare impianti di raccolta per il conferimento dei rifiuti dalle navi conformemente alla direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁶;
 - c) i sistemi VTMISS e SafeSeaNet siano implementati conformemente alla direttiva 2002/59/CE;
 - d) le interfacce uniche marittime nazionali siano implementate conformemente al regolamento (UE) 2019/1239.

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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 di 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, basata sulle 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 22;
 - d) i porti marittimi della rete globale collegati alle vie navigabili interne siano dotati di capacità di movimentazione dedicata per le navi delle vie navigabili interne.

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 concede esenzioni dai requisiti minimi di cui al paragrafo 2, primo comma, mediante atti di esecuzione in ragione di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, o del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei potenziali impatti negativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Richieste di tale tipo 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 trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza 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 26

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 25, paragrafo 1.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, l'infrastruttura del trasporto marittimo della rete centrale soddisfi i requisiti di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

3. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni dai requisiti minimi di cui al paragrafo 2 mediante atti di esecuzione in ragione di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, o del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei potenziali impatti 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 trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza 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.

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 principali e ausili alla navigazione;
- b) costruzione e ammodernamento delle infrastrutture portuali di base quali bacini interni, muri di sponda, ormeggi, piattaforme, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra;
- b bis) miglioramento dell'infrastruttura, delle attrezzature e dei sistemi di interconnessione di cui all'articolo 36;
- c) miglioramento dei processi di digitalizzazione e automazione, in particolare nell'ottica di una sicurezza, una protezione, un'efficienza e una sostenibilità maggiori;
- d) introduzione e promozione di nuove tecnologie e innovazioni, nonché di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;
- e) miglioramento della resilienza delle catene logistiche e del commercio marittimo internazionale, anche in relazione all'adattamento ai cambiamenti climatici;
- f) misure di riduzione del rumore e di efficienza energetica;
- g) promozione di navi a emissioni zero e a basse emissioni che servono e gestiscono collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio e sviluppo di misure per migliorare le prestazioni ambientali del trasporto marittimo per l'ottimizzazione degli scali portuali o della catena di approvvigionamento conformemente ai requisiti applicabili a norma del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali pertinenti, compreso il ricorso a sistemi di ecoincentivi;

- h) le azioni di cui all'articolo 24, paragrafo 2, lettere b) e c).

SEZIONE 4

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO STRADALE

Articolo 28

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto stradale comprende, in particolare:
 - a) strade, inclusi:
 - i) ponti;
 - ii) gallerie;
 - iii) raccordi;
 - iv) attraversamenti;
 - v) interscambi;
 - vi) corsie di emergenza;
 - vii) soppresso;
 - viii) soppresso;
 - ix) soppresso;
 - x) infrastrutture che mitigano l'impatto sull'ambiente;

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

Articolo 29

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale

1. Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) la sicurezza dell'infrastruttura del trasporto stradale sia garantita, controllata e, se necessario, migliorata conformemente alla direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁷;
- b) le strade siano progettate, costruite o ammodernate e sottoposte a manutenzione nel rispetto di un elevato livello di sicurezza del traffico;
- 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 Consiglio⁵⁸;
- e) ove applicabile, l'interoperabilità dei sistemi di riscossione dei pedaggi sia assicurata in conformità alla direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁹, al regolamento di esecuzione C/2019/9080 della Commissione⁶⁰ e al regolamento delegato C/2019/8369 della Commissione⁶¹;

⁵⁷ 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 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).

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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).

⁶¹ 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).

- f) ove applicabile, i pedaggi o i diritti d'utenza siano riscossi conformemente alla direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶²;
- g) qualsiasi sistema di trasporto intelligente su un'infrastruttura di trasporto stradale sia conforme alla direttiva (UE) [...] sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti e sia implementato in modo coerente con gli atti delegati adottati a norma di tale direttiva⁶³;
- h) l'infrastruttura per i combustibili alternativi sia installata sulla rete stradale in conformità del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi].

2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2050, le strade di cui all'articolo 28, paragrafo 1, lettera a), della rete globale soddisfino i seguenti requisiti:

- a) soppressa.
- b) siano disponibili aree di sosta a una distanza massima di 100 km l'una dall'altra, che forniscano spazio di parcheggio sufficiente e strutture adeguate, compresi servizi igienici, che soddisfino le esigenze di una forza lavoro diversificata;
- c) soppressa.
- d) siano installati sistemi di pesatura in movimento in media ogni 300 km sulla rete di uno Stato membro. Nell'implementare tali sistemi, 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.

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

⁶³ Direttiva 2021/... che riesamina la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L [...]).

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 come definite nel regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione⁶⁴:
- per l'infrastruttura esistente della rete globale entro il 31 dicembre 2030;
 - 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 concede, mediante atti di esecuzione, esenzioni dal requisito di cui al paragrafo 2 qualora la densità del traffico non superi i 10 000 veicoli al giorno in entrambe le direzioni e/o in ragione di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei potenziali impatti negativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. Ove applicabile, la richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro limitrofo 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 del parere o dei pareri dello Stato membro o degli Stati membri limitrofi interessati.

⁶⁴ 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 può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza 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 30

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

1. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura stradale della rete centrale e della rete centrale estesa sia conforme all'articolo 29, paragrafo 1.
- 1 bis. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, le strade di cui all'articolo 28, paragrafo 1, lettera a), soddisfino i seguenti requisiti, 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:
 - i) 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

- ii) non presentino intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale.
 - iii) soppresso.
2. 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 strutture adeguate, compresi servizi igienici, che soddisfino le esigenze di una forza lavoro diversificata;
 - b) soppressa;
 - c) siano soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 29, paragrafo 2, lettera d).
3. Gli Stati membri compiono ogni sforzo possibile per garantire lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette ubicate sulle 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 dei trasporti, con una distanza di 150 km tra due aree di questo tipo in media, fornendo uno spazio di parcheggio sufficiente per i veicoli commerciali e rispettando i requisiti di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 entro il 31 dicembre 2040⁶⁵. Gli Stati membri possono concentrarsi sulle tratte stradali ad alta intensità di traffico merci.

⁶⁵ 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 (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 del Consiglio e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

4. Gli Stati membri provvedono affinché l'infrastruttura stradale soddisfi i requisiti di cui all'articolo 29, paragrafo 3:
- 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;
 - 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.
5. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede, mediante atti di esecuzione, esenzioni dal requisito di cui ai paragrafi 1 bis e 2 qualora la densità del traffico non superi i 10 000 veicoli al giorno in entrambe le direzioni e/o in ragione di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei potenziali impatti negativi sull'ambiente o sulla biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. Ove applicabile, la richiesta di esenzione è coordinata con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi. Lo Stato membro o gli Stati membri limitrofi possono fornire un parere allo Stato membro che chiede l'esenzione. Lo Stato membro allega alla sua richiesta il parere o i pareri dello Stato membro o 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 del parere o dei pareri dello Stato membro o degli Stati membri limitrofi interessati.

La Commissione può chiedere allo Stato membro informazioni supplementari entro trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza 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

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) nel costruire o nell'ammodernare l'infrastruttura stradale, garanzia della continuità e dell'accessibilità dei percorsi pedonali e ciclabili al fine di promuovere modi di trasporto attivi;
- e) sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette che offrano 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. 561/2006⁶⁶ sulla rete globale.

SEZIONE 5

INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO AEREO

Articolo 32

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto aereo comprende in particolare:
 - a) lo spazio aereo, le rotte e le vie aeree;
 - b) gli aeroporti, comprese le infrastrutture e le attrezzature necessarie per le operazioni di terra e di trasporto all'interno della zona aeroportuale e i vertiporti;
 - c) le connessioni degli aeroporti con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
 - d) i sistemi ATM/ANS e le attrezzature connesse, comprese le attrezzature spaziali;

⁶⁶ 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 (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 del Consiglio e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (Testo rilevante ai fini del SEE) (*GUL 102 dell'11.4.2006, pag. 1*).

- e) le infrastrutture relative ai combustibili alternativi e alla fornitura di elettricità per aerei in stazionamento;
- f) le infrastrutture per la produzione in loco di combustibili alternativi e il miglioramento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni acustiche, ambientali e che incidono sul clima generate dagli aeroporti o dalle operazioni aeroportuali associate quali i servizi di assistenza a terra, le operazioni degli aeromobili e il trasporto di passeggeri a terra;
- g) le infrastrutture adibite alla raccolta differenziata, alla prevenzione dei rifiuti e alle attività nel settore dell'economia circolare;

h) 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 dall'aeroporto più vicino appartenente alla rete globale o fuori da un raggio di 200 km laddove vi sia una linea ferroviaria ad alta velocità nella regione in cui è situato.

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

Articolo 33

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

1. Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) gli aeroporti della rete centrale con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a quattro milioni di passeggeri siano collegati alla rete ferroviaria transeuropea e ai corrispondenti nodi urbani, come indicato nell'allegato II, per mezzo di ferrovia, metropolitana, metropolitana leggera o tram, entro il 31 dicembre 2040, salvo ove limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative impediscano tali collegamenti;
- b) soppressa;
- c) tutti gli aeroporti situati nel loro territorio offrano almeno un terminale che sia aperto a tutti gli operatori e a tutti gli utenti in modo non discriminatorio e che applichi tariffe trasparenti e non discriminatorie in conformità della direttiva 2009/12/CE⁶⁷;
- 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 Consiglio⁶⁸;
- 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) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];

⁶⁷ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali (GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11).

⁶⁸ 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).

g) gli aeroporti della rete centrale e globale con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a quattro milioni di passeggeri forniscano infrastrutture per aria precondizionata 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 e il 31 dicembre 2040 per gli aeroporti della rete globale.

2. Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione, in casi debitamente giustificati, può concedere esenzioni dai requisiti di cui al paragrafo 1, lettere a) e g), mediante atti di esecuzione in ragione di limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, compresa l'assenza di un sistema ferroviario nel territorio o i risultati negativi di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o i potenziali impatti negativi sull'ambiente o la biodiversità. Le eventuali richieste sono motivate da una giustificazione sufficiente. Lo 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 trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza 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.

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 della realizzazione del cielo unico europeo e dei sistemi interoperabili, in particolare quelli sviluppati dal progetto SESAR conformemente al piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo, 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 nell'ottica di una sicurezza e di una protezione maggiori;
- d) miglioramento delle interconnessioni multimodali tra gli aeroporti e le infrastrutture di altri modi di trasporto, nonché tra gli aeroporti e i nodi urbani, se opportuno;
- e) miglioramento della sostenibilità e mitigazione degli impatti climatici, ambientali e acustici, in particolare introducendo nuove tecnologie e innovazione, combustibili alternativi e aeromobili e infrastrutture a emissioni zero e a basse emissioni di carbonio.
- f) collegamento degli aeroporti della rete globale e della rete centrale con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a quattro milioni di passeggeri alla rete e ai corrispondenti nodi urbani, come indicato nell'allegato II, per mezzo di ferrovia, metropolitana, metropolitana leggera o tram.
- g) infrastruttura che assicura la fornitura di aria preconditionata 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 quattro milioni di passeggeri.

SEZIONE 6

INFRASTRUTTURA PER TERMINALI MERCI MULTIMODALI

Articolo 35

Individuazione dei terminali merci multimodali

1. I terminali merci multimodali della rete transeuropea dei trasporti sono terminali 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 a essi adiacenti;
 - b) situati nei porti interni della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II, o a essi adiacenti;
 - b bis) situati negli aeroporti della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II; o
 - c) soppressa.
 - 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 compiono ogni sforzo possibile affinché 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, compresi i flussi di traffico di merci trasportate su strada;
 - b) individuare i terminali merci multimodali esistenti della rete transeuropea dei trasporti sul loro territorio e valutare la necessità di nuovi terminali merci multimodali o di capacità aggiuntive di trasbordo presso i terminali esistenti;
 - c) analizzare le modalità per garantire una distribuzione adeguata di terminali merci multimodali aventi una capacità di trasbordo adeguata per soddisfare le necessità di cui alla lettera b). Tale analisi tiene conto dei terminali situati nelle zone di confine di Stati membri limitrofi.

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

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

4. Nel caso in cui 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.
- 4 bis. Il piano d'azione è notificato alla Commissione entro dodici mesi dal completamento dell'analisi di cui al paragrafo 3.
- 4 ter. 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 36

Componenti dell'infrastruttura

I terminali merci multimodali comprendono, in particolare:

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

Requisiti dell'infrastruttura di trasporto

1. Gli Stati membri compiono ogni sforzo possibile 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 interni elencati nell'allegato II e in tutti i terminali ferroviario-stradali e terminali lungo le vie navigabili interne 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 come definita all'articolo 2, punto 43, del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dedicata a servire i veicoli pesanti;
 - c) siano dotati, entro il 31 dicembre 2030, di strumenti digitali volti ad agevolare:
 - i) operazioni efficienti del terminale, quali, se del caso, fototraguardi, un sistema per le operazioni del terminale, check-in/check-out digitale dei conducenti, telecamere o altri sensori sulle attrezzature di trasbordo e sistemi di telecamere lungo i binari;
 - ii) la fornitura di flussi informativi all'interno di un terminale e tra i modi di trasporto lungo la catena logistica e il terminale in grado di scambiare informazioni con sistemi aperti e interoperabili.
2. Gli Stati membri compiono ogni sforzo possibile per garantire in modo equo e non discriminatorio che, entro il 31 dicembre 2030, i terminali merci multimodali di cui all'articolo 37, paragrafo 1, che sono collegati alla rete ferroviaria e che effettuano trasbordi verticali, siano in grado di movimentare i seguenti tipi di unità di carico intermodali sollevabili con la gru: container, cassa mobile o semirimorchio adatti al trasporto intermodale.

3. Gli Stati membri compiono ogni sforzo possibile per garantire in modo equo e non discriminatorio che, entro il 31 dicembre 2040, i terminali merci multimodali di cui all'articolo 37, paragrafo 1, che sono collegati alla rete ferroviaria, siano in grado di gestire treni aventi una lunghezza di 740 m.

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

4. Soppresso.

5. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni dalle disposizioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 mediante atti di esecuzione in ragione di limitazioni geografiche specifiche o di limitazioni fisiche significative, in particolare quando il terminale si trova in una zona limitata in termini di spazio, oppure del risultato negativo di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico o dei potenziali impatti 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 trenta 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 integrarle entro trenta giorni di calendario dalla ricezione di dette informazioni.

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 assenza 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 38

Priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura del trasporto multimodale

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

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

SEZIONE 7

NODI URBANI

Articolo 39

Componenti dei nodi urbani

1. Un nodo urbano comprende, in particolare:
 - a) l'infrastruttura di trasporto nel nodo urbano che fa parte della rete transeuropea dei trasporti, comprese le varianti;
 - b) i punti di accesso alla rete transeuropea dei trasporti, in particolare stazioni ferroviarie e terminali di autobus, terminali merci multimodali, porti o aeroporti;
 - c) soppressa.
2. Le città 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 oppure, 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 40

Requisiti per i nodi urbani

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

- a) la disponibilità di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi, in conformità del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi];
- b) entro il 31 dicembre 2027:
 - i) l'adozione e il monitoraggio di un 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, e a ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico;
 - ii) la raccolta e la presentazione alla Commissione degli indicatori di mobilità urbana, definiti al paragrafo 2 del presente articolo, per ciascun nodo urbano;
- c) lo sviluppo, entro il 31 dicembre 2030, di nodi passeggeri multimodali volti a facilitare i collegamenti del primo e dell'ultimo miglio, dotati di almeno una stazione di ricarica come definita all'articolo 2, punto 43, del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dedicata a servire autobus e pullman;
- d) lo sviluppo, entro il 31 dicembre 2040 e se economicamente sostenibile, 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 localizzato nello stesso nodo urbano o nelle sue vicinanze. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

- 1 bis. Nell'adottare e nel monitorare i PUMS le autorità locali, in cooperazione con le autorità nazionali se del caso, compiono ogni sforzo possibile 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.
2. Entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione adotta un atto di esecuzione che definisce, in numero limitato, gli indicatori connessi alla sostenibilità e alla sicurezza dei trasporti di cui al paragrafo 1, lettera b). Detto atto di esecuzione specifica inoltre i singoli termini per presentare ciascun indicatore. I termini sono fissati tra i 3 e i 5 anni. Nel definire la serie dettagliata di indicatori, si tiene conto della disponibilità e dell'accessibilità dei dati a livello regionale e locale. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 3.
3. Entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione istituisce inoltre un'interfaccia internet che consente 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.

Articolo 41

Priorità aggiuntive per i nodi urbani

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

- a) collegamenti del primo e dell'ultimo miglio tra e verso i punti di accesso alla rete transeuropea dei trasporti di cui all'articolo 39, 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. Può comprendere, per i passeggeri, la possibilità di accedere a informazioni, prenotare, pagare i viaggi nonché ottenere biglietti attraverso servizi digitali di mobilità multimodale e, 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;
- b bis) l'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura delle infrastrutture per il trasporto passeggeri tra i modi di trasporto ferroviario, stradale e attivi e, se opportuno, per vie navigabili interne, aereo e marittimo;
- b ter) 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;
- c) la mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;
- d) 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;
- e) l'aumento della quota modale del trasporto pubblico e dei modi attivi e misure per orientare principalmente la mobilità dei passeggeri a favore di tali modi;
- f) soppressa;
- g) la promozione del trasporto urbano efficiente di merci a basse emissioni acustiche e di carbonio.

CAPO IV

DISPOSIZIONI PER TRASPORTI INTELLIGENTI E RESILIENTI

Articolo 42

Sistemi TIC per i trasporti

1. I sistemi TIC per i trasporti sono tali da consentire la gestione della capacità e del traffico e lo scambio di informazioni all'interno di modi di trasporto e fra di essi per operazioni di trasporto multimodale e servizi a valore aggiunto connessi ai trasporti, miglioramenti della resilienza, della sicurezza, della protezione, della congestione e delle prestazioni operative e ambientali, nonché procedure amministrative semplificate. I sistemi TIC per i trasporti facilitano altresì il collegamento senza soluzione di continuità tra l'infrastruttura e i beni mobili.
2. I 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 e le sue interfacce con altri modi di trasporto: gli ITS;
 - d) per il trasporto marittimo: per servizi VTMS di gestione del traffico navale e per lo scambio di informazioni, il sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe);
 - e) per il trasporto aereo: sistemi ATM/ANS, in particolare quelli derivanti dal progetto SESAR;
 - f) per il trasporto multimodale: eFTI.

3. soppressa.

Articolo 43

Servizi di trasporto di merci sostenibili

1. Gli Stati membri promuovono progetti di interesse comune che forniscono servizi di trasporto merci efficienti che utilizzano l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti e contribuiscono a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e altre ripercussioni negative a livello ambientale e socioeconomico 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, nonché di sistemi TIC per i trasporti e lo sviluppo di infrastrutture ausiliarie, necessarie per conseguire principalmente gli obiettivi ambientali e connessi alla sicurezza di tali servizi;
 - c) facilitare le operazioni di servizi di trasporto multimodale, compresi i necessari flussi di informazione che le accompagnano, e migliorare la cooperazione tra i partecipanti alla catena logistica, compresi spedizionieri, operatori, fornitori di servizi e loro clienti;
 - d) promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e un esercizio a emissioni zero o a basse emissioni, in particolare nei settori delle tecnologie, delle operazioni, della trazione dei veicoli, della propulsione e della pianificazione delle operazioni e dei sistemi; 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.
2. soppresso.

Nuove tecnologie e innovazione

Per mantenere la rete transeuropea dei trasporti al passo con lo sviluppo e l'introduzione di tecnologie innovative, l'obiettivo è in particolare di:

- a) sostenere e promuovere la decarbonizzazione dei trasporti attraverso la transizione verso veicoli, navi e aeromobili a emissioni zero e a basse emissioni, nonché altre tecnologie di trasporto e di rete innovative e sostenibili in modo armonizzato e coordinato;
- b) migliorare la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto promuovendo l'efficienza energetica, introdurre soluzioni a emissioni zero e a basse emissioni, tra cui sistemi di fornitura di idrogeno ed elettricità, nonché altre soluzioni nuove quali i combustibili sostenibili, e fornire l'infrastruttura corrispondente, ove possibile per mezzo di sinergie con la RTE-E. Tale infrastruttura può includere l'accesso alle reti e ad altri strumenti necessari per la fornitura di energia, tener conto dell'interfaccia infrastruttura-veicolo e comprendere sistemi TIC per i trasporti. L'infrastruttura di trasporto può fungere da polo di energia per servire diversi modi di trasporto al fine di collegare la produzione locale di energia pulita alle applicazioni di mobilità a emissioni zero. L'infrastruttura di trasporto può contribuire anche alla diffusione di altre tecnologie che accelerano la decarbonizzazione dell'economia.
- c) 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;
- d) migliorare la sicurezza e la sostenibilità della circolazione delle persone e del trasporto di merci;

- e) migliorare il funzionamento, la gestione, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete, anche attraverso lo sviluppo di servizi digitali di mobilità multimodale;
- f) promuovere modi efficaci per fornire informazioni accessibili e comprensibili a tutti gli utenti e i fornitori di servizi di trasporto in materia di interconnessioni, interoperabilità e multimodalità e per quanto riguarda gli impatti ambientali delle loro scelte in termini di trasporto;
- g) soppressa.
- 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 delle infrastrutture di trasporto nei confronti di perturbazioni e cambiamenti climatici attraverso il loro ammodernamento e la loro progettazione nonché attraverso soluzioni digitali e sicure dal punto di vista informatico volte a consentire la protezione della rete nel contesto di disastri naturali e provocati dall'uomo;
- k) far progredire lo sviluppo e l'utilizzo di sistemi TIC e nuove tecnologie per i trasporti all'interno dei modi di trasporto e fra di essi.

Articolo 45

Infrastrutture sicure e protette

Soppresso.

Resilienza delle infrastrutture

1. Gli Stati membri compiono ogni sforzo possibile per garantire che, nella pianificazione e attuazione di progetti di interesse comune, si tenga conto della sicurezza e della resilienza dell'infrastruttura ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, ai disastri provocati dall'uomo, agli incidenti e alle interruzioni operative come anche alle perturbazioni intenzionali che incidono sul funzionamento del sistema di trasporto dell'Unione. In particolare, si tiene debitamente conto dei seguenti elementi:
 - a) interdipendenze, collegamenti ed effetti a cascata in relazione ad altre reti quali quella delle telecomunicazioni e la rete elettrica;
 - b) sicurezza, protezione e prestazioni in presenza di molteplici pericoli;
 - c) qualità strutturale delle infrastrutture durante il loro intero ciclo di vita, prestando particolare attenzione alle condizioni climatiche future previste;
 - d) esigenze in materia di protezione civile per rispondere alle perturbazioni;
 - e) cibersicurezza e resilienza delle infrastrutture, con particolare attenzione alle infrastrutture transfrontaliere.
2. I progetti di interesse comune per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale conformemente alla direttiva 2011/92/UE sono soggetti a immunizzazione dagli effetti del clima. L'immunizzazione dagli effetti del clima è intrapresa 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. Fatte salve le disposizioni stabilite in altri atti dell'UE, tale requisito non si applica ai progetti per i quali la procedura di appalto della valutazione dell'impatto ambientale è stata avviata prima dell'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 47

Rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico

1. Gli Stati membri compiono ogni sforzo possibile affinché la rete transeuropea dei trasporti sia protetta da potenziali rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico provenienti dalla partecipazione o dal contributo di qualsiasi impresa di un paese terzo in un progetto di interesse comune.
2. 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 qualsiasi tipo da parte di una persona fisica di un paese terzo o di un'impresa di un paese terzo possa incidere sull'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti per motivi di sicurezza o di ordine pubblico, lo Stato membro informa la Commissione in merito alle misure adeguate adottate per mitigare tale rischio.

Articolo 48

Manutenzione e ciclo di vita dei progetti

1. Fatta salva la responsabilità degli Stati membri per quanto riguarda la pianificazione della manutenzione dell'infrastruttura, la loro competenza per quanto riguarda la gestione e il finanziamento della manutenzione dell'infrastruttura e il principio di bilancio dell'annualità, ove applicabile, gli Stati membri compiono ogni sforzo possibile per garantire:

- a) che l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti sia sottoposta a manutenzione in modo tale da fornire, durante tutto il suo ciclo di vita, un elevato livello di servizio e di sicurezza adattato al flusso di traffico e da migliorarne la resilienza, e che le esigenze della manutenzione preventiva e i costi stimati nel corso della vita dell'infrastruttura transeuropea dei trasporti siano presi in considerazione nella fase di pianificazione della costruzione o dell'ammodernamento;
- b) la pianificazione di manutenzione a lungo termine per l'infrastruttura stradale e, se del caso, delle vie navigabili interne;
- c) soppressa.
- d) la coerenza tra le esigenze di manutenzione e 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 49

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:

- le persone in situazioni di vulnerabilità, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta; e
- 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 50

Strumento dei corridoi di trasporto europei e priorità orizzontali

1. I corridoi di trasporto europei costituiscono uno strumento volto a facilitare l'attuazione coordinata delle 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 e a eliminare le strozzature all'interno dell'Unione.
2. Per consentire un trasporto multimodale efficiente sotto il profilo delle risorse e contribuire alla coesione attraverso una maggiore cooperazione territoriale, i corridoi di trasporto europei sono incentrati su:
 - a) integrazione modale, in particolare con l'obiettivo di rafforzare i modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, segnatamente la ferrovia, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio;
 - b) interoperabilità;
 - c) uno sviluppo coordinato dell'infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere, soprattutto in un'ottica di sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario di merci interoperabile nonché di una rete ferroviaria a lunga distanza efficiente per il trasporto di passeggeri, anche ad alta velocità, in tutta l'Unione;
 - d) sostegno dello sviluppo e della diffusione coordinati e integrati di soluzioni innovative per la digitalizzazione e l'interoperabilità dei trasporti;
 - 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 51

Coordinamento dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali

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

5. I coordinatori europei:

- a) sostengono l'attuazione coordinata del corridoio di trasporto europeo o della priorità orizzontale in questione;
- b) redigono un piano di lavoro di concerto con gli Stati membri in questione e ne controllano l'attuazione conformemente all'articolo 53;
- c) si consultano rispettivamente con il forum dei corridoi o il forum consultivo per le priorità orizzontali in relazione a tale piano di lavoro e alla sua attuazione e informano regolarmente il forum in merito all'attuazione del piano di lavoro;
- d) riferiscono agli Stati membri, alla Commissione e, se opportuno, a tutti gli altri soggetti direttamente coinvolti nello sviluppo del corridoio di trasporto europeo o della priorità orizzontale su eventuali difficoltà incontrate e, soprattutto qualora vi siano ostacoli allo sviluppo di un corridoio o di una priorità orizzontale, al fine di contribuire a trovare le soluzioni appropriate;
- e) 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 può proporre 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 per quanto riguarda la gestione e il finanziamento dell'infrastruttura, i coordinatori europei dei corridoi di trasporto europei:

- a) cooperano strettamente con la governance del trasporto ferroviario di merci e gli Stati membri interessati per 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;
- b) monitorano le prestazioni dei servizi ferroviari per il trasporto di merci, in stretta collaborazione con la governance del trasporto ferroviario di merci, individuano, se del caso, potenziali ostacoli, quali ostacoli tecnici e operativi, ed elaborano raccomandazioni al riguardo.

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;
- b) monitorano, in stretta collaborazione con i gestori dell'infrastruttura, le prestazioni dei servizi ferroviari per il trasporto di passeggeri.

8. A norma dell'articolo 14, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2021/1153, la Commissione chiede il parere consultivo del coordinatore europeo quando esamina le domande di finanziamento dell'Unione nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa (MCE) per i corridoi di trasporto europei o per le priorità orizzontale rientranti nel mandato di tale coordinatore europeo, al fine di garantire la coerenza e l'avanzamento di ciascun corridoio o di ciascuna priorità orizzontale. Il coordinatore europeo verifica se i progetti proposti dagli Stati membri per il cofinanziamento del MCE sono coerenti con le priorità del piano di lavoro.

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

Governance dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali

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

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

4. Il forum consultivo per la priorità orizzontale è istituito e presieduto dal coordinatore europeo. Vi possono partecipare gli Stati membri interessati e, se opportuno e in accordo con gli Stati membri, i rappresentanti dei settori interessati. Gli Stati membri designano un rappresentante affinché partecipi al forum consultivo per l'ERTMS. Il coordinatore europeo può altresì istituire gruppi di lavoro ad hoc.
5. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo, partecipano al forum del corridoio e al forum consultivo per 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.
6. Il coordinatore europeo può consultare le autorità regionali e locali, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori dei trasporti, in particolare quelli che sono membri della governance del trasporto ferroviario di merci, il settore dell'approvvigionamento, gli utenti dei trasporti e i pertinenti portatori di interesse in relazione al piano di lavoro e alla sua attuazione. Il coordinatore europeo competente per l'ERTMS coopera altresì strettamente con l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e l'impresa comune "Ferrovie europee", mentre il coordinatore europeo per lo spazio marittimo europeo coopera con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Piano di lavoro del coordinatore europeo

1. Ciascun coordinatore europeo dei corridoi di trasporto europei e delle due priorità orizzontali redige, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento e successivamente ogni quattro anni, un piano di lavoro che fornisca un'analisi dettagliata dello stato di attuazione del corridoio o della priorità orizzontale di sua competenza e della sua conformità ai requisiti del presente regolamento, nonché delle priorità per il suo sviluppo futuro.
2. Il piano di lavoro è preparato in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati e in consultazione con il forum del corridoio e la governance del trasporto ferroviario di merci o il forum consultivo della priorità orizzontale. Il piano di lavoro dei corridoi di trasporto europei è approvato dagli Stati membri interessati. La Commissione presenta il piano di lavoro, per informazione, al Parlamento europeo e al Consiglio.

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

3. Il piano di lavoro per il corridoio di trasporto europeo fornisce un'analisi dettagliata dello stato di attuazione del corridoio in questione, che comprende in particolare:
 - a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio, 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;
 - c) un'individuazione dei collegamenti mancanti e delle strozzature, **comprese quelle operative**, che ostacolano lo sviluppo **e l'attuazione** del corridoio, **in particolare nelle sezioni transfrontaliere**;

- d) un'analisi degli investimenti necessari, comprese le diverse fonti di finanziamento impegnate e/o previste per l'attuazione dei progetti necessari allo sviluppo e al completamento del corridoio, in particolare le tratte transfrontaliere;
- e) una descrizione delle 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;
- f) un piano che può contenere tappe intermedie non vincolanti per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, digitali, operativi e amministrativi tra i modi di trasporto e all'interno di essi e per incrementare l'efficienza dei trasporti multimodali prestando particolare attenzione alle tratte transfrontaliere e ai collegamenti nazionali mancanti.

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

- collabora con il comitato esecutivo e il comitato di gestione del corridoio di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 913/2010 per gli aspetti relativi al trasporto ferroviario di merci;
- tiene conto degli elementi dell'analisi pertinenti per il corridoio, dei piani d'azione elaborati dagli Stati membri a norma dell'articolo 35, paragrafo 4, nonché dell'elenco di cui all'articolo 18, lettera b), del regolamento (UE) n. 913/2010 per gli aspetti relativi ai terminali merci multimodali;
- tiene conto dei risultati del monitoraggio condotto conformemente all'articolo 51, paragrafo 7, lettera b) per gli aspetti relativi ai servizi passeggeri;

- 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 i requisiti operativi di cui all'articolo 18 del presente regolamento;
- h) l'individuazione delle misure presso i nodi urbani, in cooperazione con gli Stati membri interessati e le autorità locali pertinenti, che possono contribuire al funzionamento efficace del trasporto di 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, effettuata con gli Stati membri interessati, delle priorità per lo sviluppo del corridoio;
- j) un'analisi dei possibili impatti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura e, ove opportuno, le misure proposte per migliorare la resilienza ai cambiamenti climatici;
- k) le misure da adottare per mitigare le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento acustico e, se opportuno, altre esternalità negative.

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

- a) su richiesta degli Stati membri interessati, 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) su richiesta degli Stati membri interessati, la programmazione di progetti e investimenti, i relativi costi e il calendario stimato per l'attuazione dei corridoi di trasporto europei o delle priorità orizzontale;

- c) i lavori in sede di organo di controllo o analogo organo direttivo di un'entità unica, se pertinente, per il coordinamento, la costruzione e/o la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri, in conformità delle disposizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 5.

Articolo 54

Atti di esecuzione

1. Soppresso.
2. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 4 bis, e fatta salva l'approvazione degli Stati membri interessati in conformità dell'articolo 172 TFUE, la Commissione può adottare atti di esecuzione per l'attuazione di tratte transfrontaliere dei corridoi di trasporto europei oppure per l'attuazione delle priorità orizzontali. Su richiesta dello Stato membro o degli Stati membri interessati, la Commissione può anche adottare atti di esecuzione per l'attuazione di altre sezioni specifiche dei corridoi di trasporto europei negli Stati membri interessati al fine di garantire una definizione coerente delle priorità di tale pianificazione delle infrastrutture e degli investimenti stabilendo tappe indicative per la realizzazione dei rispettivi importanti collegamenti mancanti e la rimozione delle strozzature. Gli atti di esecuzione sono elaborati in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati e aggiornati ogni quattro anni oppure su richiesta degli Stati membri.
3. Gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2 sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 3. La Commissione modifica gli atti di esecuzione secondo la stessa procedura per tenere conto dei progressi compiuti, dei ritardi riscontrati o dell'aggiornamento dei programmi nazionali.
4. Fino alla piena attuazione delle misure previste dall'atto di esecuzione e salvo altrimenti disposto nello stesso, 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 55.

CAPO VI

DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 55

Comunicazione e monitoraggio

1. Gli Stati membri informano la Commissione periodicamente e in modo completo e trasparente in merito ai progressi compiuti nel completamento della rete transeuropea dei trasporti attraverso la realizzazione di progetti di interesse comune e gli investimenti effettuati a tale scopo.
- 1 bis. Tali informazioni comprendono i dati tecnici annuali relativi ai requisiti delle infrastrutture di trasporto stabiliti al capo III del presente regolamento, 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.
- 1 ter. 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.
- 1 quater. 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).
- 1 quinquies. La Commissione specifica mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 3, l'elenco dei dati tecnici da trasmettere a norma del paragrafo 1 bis.

2. La Commissione garantisce che TENtec sia pubblicamente e facilmente accessibile, consentendo uno scambio automatizzato di dati con i sistemi nazionali e altre applicazioni e fonti di dati pertinenti dell'Unione. TENtec contiene informazioni aggiornate e specifiche per progetto sulle modalità e gli importi dei cofinanziamenti dell'Unione, nonché sui progressi di ciascun progetto.

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

3. La Commissione e gli Stati membri compiono ogni sforzo possibile 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 56

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 in conformità dell'articolo 60 per modificare gli allegati I e II, al fine di:
 - a) tener conto delle modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite all'articolo 20, paragrafo 3, lettera a), all'articolo 24, paragrafo 4, lettere a) e b), e all'articolo 32, paragrafo 2, e dalle soglie quantitative e dai requisiti qualitativi di cui all'articolo 24, paragrafo 4, lettera b bis). 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;
 - 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 oppure su richiesta dello Stato membro interessato;

- b) include i nodi urbani nella rete transeuropea dei trasporti, se è dimostrato che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 39, paragrafo 2, oppure esclude i nodi urbani dalla rete transeuropea dei trasporti su richiesta dello Stato membro interessato;
- c) 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 35, 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 35, paragrafo 1, lettere a), b) e b bis) su richiesta degli Stati membri interessati;
- d) adegua, sulla base delle informazioni fornite dallo Stato membro [...] interessato in conformità dell'articolo 55, paragrafo 1, le mappe relative all'infrastruttura stradale, ferroviaria e della navigazione interna limitandosi rigorosamente a rispecchiare i progressi compiuti nel completamento della rete. Nel modificare tali mappe, la Commissione non ammette correzioni nel tracciato della rotta oltre quanto è consentito dalla relativa decisione di autorizzazione del progetto.

Gli adeguamenti di cui al primo comma, lettere a) e b), si basano sulle ultime statistiche disponibili pubblicate da Eurostat o, qualora tali statistiche non siano disponibili, dagli uffici statistici nazionali degli Stati membri.

1 bis. L'atto delegato che include un nodo urbano nell'allegato II a norma del paragrafo 1, lettera b):

- a) proroga di tre anni, rispettivamente fino al 31 dicembre 2030 e al 31 dicembre 2033, i termini stabiliti all'articolo 40, paragrafo 1, lettere b) e c); per i nodi urbani inclusi nell'allegato II dopo la scadenza dei termini stabiliti all'articolo 40, paragrafo 1, lettere b) o c), tali termini sono prorogati di tre anni dopo l'entrata in vigore di tale atto delegato;
- b) proroga di cinque anni, fino al 31 dicembre 2045, il termine applicabile per soddisfare i requisiti di cui all'articolo 40, paragrafo 1, lettera d); per i nodi urbani inclusi nell'allegato II dopo la scadenza del termine stabilito all'articolo 40, paragrafo 1, lettera d), tale termine è prorogato di cinque anni dopo l'entrata in vigore di tale atto delegato.

- 1 ter. L'atto delegato che include un terminale ferroviario-stradale negli allegati I e II a norma del paragrafo 1, lettera c):
- a) proroga di tre anni, fino al 31 dicembre 2033, i termini stabiliti all'articolo 37, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 2; per i terminali ferroviario-stradali inclusi negli allegati I e II dopo la scadenza dei termini stabiliti all'articolo 37, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 2, tali termini sono prorogati di tre anni dopo l'entrata in vigore di tale atto delegato;
 - b) proroga di cinque anni, fino al 31 dicembre 2045, il termine stabilito all'articolo 37, paragrafo 3; per i terminali ferroviario-stradali inclusi negli allegati I e II dopo la scadenza del termine stabilito all'articolo 37, paragrafo 3, tale termine è prorogato di cinque anni dopo l'entrata in vigore di tale atto delegato.
2. Un progetto di interesse comune riguardante infrastrutture incluse recentemente nella rete transeuropea dei trasporti tramite un atto delegato adottato a norma del paragrafo 1 sono ammissibili a beneficiare dell'assistenza finanziaria dell'Unione nell'ambito degli strumenti disponibili per la rete transeuropea dei trasporti, a decorrere dalla data di entrata in vigore di [...]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 del presente articolo. La cessazione dell'ammissibilità non incide sulle decisioni di finanziamento o sovvenzione adottate dalla Commissione prima di tale data.
3. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 60 al fine di modificare l'allegato IV allo scopo di includervi o di adeguare le mappe indicative delle reti dell'infrastruttura di trasporto di paesi vicini. 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 57

Impegno con i soggetti pubblici e privati

Nella fase di pianificazione e costruzione di un progetto sono rispettate, se opportuno, le procedure nazionali riguardanti il coinvolgimento e la consultazione di autorità regionali e locali, nonché della società civile, che sono interessate da un progetto di interesse comune. La Commissione promuove lo scambio di buone prassi al riguardo, in particolare per quanto concerne la consultazione e l'inclusione di persone in situazioni di vulnerabilità.

Articolo 58

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

1. Gli Stati membri provvedono affinché i piani e i programmi nazionali che contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti siano coerenti con la politica dell'Unione in materia di trasporti, 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.
2. Soppresso.
3. 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. Gli Stati membri trasmettono altresì alla Commissione i piani o programmi nazionali definitivi, una volta adottati.

Articolo 59

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Ai fini dell'articolo 22, paragrafo 3 [...] la Commissione è assistita dal comitato istituito a norma dell'articolo 7 della direttiva 91/672/CEE del Consiglio⁶⁹.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 60

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 11, paragrafo 3, e all'articolo 56, paragrafi 1 e 3, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [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.

⁶⁹ 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).

3. La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 3, e all'articolo 56, paragrafi 1 e 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
- 3 bis. 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.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, e dell'articolo 56, paragrafi 1 e 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 61

Riesame

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

Tale valutazione tiene conto della relazione annuale sullo stato di avanzamento e dei piani di lavoro elaborati dai coordinatori europei rispettivamente a norma dell'articolo 51, paragrafo 5, lettera e) e dell'articolo 53, paragrafo 1.

2. Entro il 31 dicembre 2033 la Commissione, se opportuno previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, procede a un riesame della realizzazione della rete centrale estesa e della rete globale, valutando:

- a) la conformità al presente regolamento;
- b) i progressi compiuti nell'attuazione del presente regolamento;
- c) i cambiamenti dei flussi di trasporto di passeggeri e di merci;
- d) lo sviluppo degli investimenti nell'ambito delle infrastrutture nazionali di trasporto;
- e) la necessità di apportare modifiche al presente regolamento.

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

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

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, 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. Nel caso in cui 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 4 bis, dopo aver esaminato i motivi forniti dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati a norma del primo comma e nel caso in cui il ritardo significativo nell'avvio o nel completamento dei lavori sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa o sulla rete globale sia imputabile allo Stato membro o agli Stati membri senza una giustificazione adeguata, la Commissione può fornire allo Stato membro o agli Stati membri interessati raccomandazioni non vincolanti al fine di porre rimedio a detto ritardo e/o di evitare o ridurre ulteriori ritardi.
4. Soppresso.

Articolo 63

Esenzioni

Le disposizioni concernenti le linee ferroviarie, e in particolare l'eventuale obbligo di collegare a queste ultime aeroporti e porti, così come le disposizioni relative ai terminali merci multimodali non si applicano a Cipro e Malta 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 tali Stati membri e regioni.

Le disposizioni relative allo scartamento nominale secondo la norma europea per la rete ferroviaria di cui all'articolo 16 bis non si applicano alle isole e alle regioni ultraperiferiche.

Articolo 64

Modifiche del regolamento (UE) 2021/1153

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

Articolo 65

Modifiche del regolamento (UE) n. 913/2010

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

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

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.";

1 bis.) "all'articolo 2, paragrafo 1, il riferimento all'"articolo 2 della direttiva 2001/14/CEE" è sostituito da un riferimento "all'articolo 3 della direttiva (UE) 2012/34/UE";

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

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

- a) "corridoio merci": le linee ferroviarie di trasporto merci del corridoio di trasporto europeo quale definito all'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T]* e di cui all'allegato III di tale regolamento, ivi compresi le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature nonché i pertinenti servizi ferroviari, conformemente 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;
- c) "terminale": l'impianto situato lungo il corridoio merci appositamente attrezzato per permettere di effettuare operazioni di carico e/o scarico di merci sui/dai treni merci, l'integrazione dei servizi ferroviari di trasporto merci con i servizi stradali, marittimi, fluviali e aerei, nonché la formazione o la modifica della composizione dei treni merci; e, ove necessario, l'espletamento di procedure frontaliere alle frontiere con paesi terzi europei;

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

* Regolamento [...].";

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

"ORGANIZZAZIONE E GOVERNANCE DEI CORRIDOI MERCI";

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

"Articolo 3

Organizzazione e governance dei corridoi merci

1. soppresso;
 2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T] o in caso di modifica del tracciato di un corridoio di trasporto europeo a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, di tale regolamento, gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura competenti per la parte del corridoio merci di tale corridoio di trasporto europeo adeguano la governance del corridoio merci 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 ad adeguare l'organizzazione e la gestione del corridoio in conformità degli articoli da 9 a 19 al nuovo allineamento geografico.
 3. 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. Le disposizioni di cui agli 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) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente frase:

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

a ter) al paragrafo 2, il riferimento all'"articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE";

a quater) è aggiunto il seguente paragrafo 2 bis:

Uno Stato membro che si è avvalso dell'articolo 5, paragrafo 4, del presente regolamento, nella sua versione iniziale, può decidere che, per un periodo non superiore a 10 anni a decorrere da [data di entrata in vigore del regolamento TEN-T riveduto], il gestore o i gestori dell'infrastruttura responsabili dell'infrastruttura ferroviaria nel suo territorio non partecipino 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 il gestore o i gestori dell'infrastruttura responsabili dell'infrastruttura ferroviaria sul suo territorio partecipino 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.

a quinquies) è aggiunto il seguente paragrafo 2 bis:

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

a sexies) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

Il comitato esecutivo adotta le proprie decisioni di comune accordo fra i rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati che partecipano a detto comitato.

a septies) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

- "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 a tale comitato. 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)."

a octies) al paragrafo 6, il riferimento all'"articolo 4, paragrafo 2 della direttiva 91/440/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE";

b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

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

c) al paragrafo 8 è aggiunta la seguente frase:

"In caso di divergenze tra il comitato di gestione e il gruppo consultivo, quest'ultimo può rivolgersi al comitato esecutivo. Il comitato esecutivo informa il coordinatore europeo e gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34 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.";

d) è aggiunto il seguente paragrafo 10:

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

7) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Misure per lo sviluppo del corridoio merci

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

Tale piano comprende:

- a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio merci, incluse le strozzature, e il programma di misure necessarie per migliorarne l'organizzazione e la gestione;
- b) gli elementi essenziali dello studio di cui al paragrafo 3;
- c) gli obiettivi dei corridoi merci, segnatamente in termini di prestazioni del corridoio merci, espresse sotto forma di qualità di servizio e capacità del corridoio merci in conformità delle disposizioni dell'articolo 19 del presente regolamento e, ove pertinente, traguardi quantitativi o qualitativi relativi a tali obiettivi. Gli obiettivi e i traguardi tengono conto dei requisiti di cui all'articolo 12 bis del presente regolamento;
- d) le misure volte ad attuare le disposizioni di cui agli articoli da 12 a 19 e le misure volte a migliorare le prestazioni del corridoio merci, sulla base dei risultati della valutazione di cui all'articolo 19, paragrafo 3, al fine di raggiungere gli obiettivi e i traguardi di cui alla lettera c);
- e) le opinioni e le valutazioni dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito allo sviluppo del corridoio;
- f) una sintesi della cooperazione e dei risultati della consultazione di cui all'articolo 11, compresi i pareri dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e una sintesi delle risposte di altri portatori di interessi.

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

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

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

8) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

Programmazione degli investimenti

1. Il comitato esecutivo e il comitato di gestione di un corridoio merci cooperano con il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci in relazione alle esigenze in termini di infrastrutture e investimenti derivanti dal traffico merci per ferrovia per sostenere l'elaborazione del piano di lavoro di cui all'articolo 53 del regolamento (UE) [... - nuovo regolamento TEN-T].
2. Il comitato di gestione consulta i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito allo sviluppo dell'infrastruttura e alle esigenze di investimento. La consultazione si basa su una documentazione adeguata e aggiornata della pianificazione dell'infrastruttura a livello di corridoio e nazionale. I pareri dei gruppi consultivi sugli investimenti devono essere motivati da una giustificazione sufficiente. Il comitato esecutivo garantisce un coordinamento adeguato tra queste attività di consultazione e i meccanismi di coordinamento a livello nazionale definiti all'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE.
3. La cooperazione e la consultazione riguardano in particolare:
 - a) le esigenze di capacità del trasporto merci per ferrovia pertinenti per l'infrastruttura e la programmazione degli investimenti, 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, e di qualsiasi infrastruttura dichiarata saturata a norma dell'articolo 47 della direttiva 2012/34/UE;
 - b) i requisiti dell'infrastruttura TEN-T pertinenti per il trasporto merci per ferrovia come definiti nei capi II e III del regolamento (UE) [... - nuovo regolamento TEN-T];
 - c) la necessità di investimenti mirati per rimuovere strozzature locali, miglioramenti dei nodi e delle vie di accesso ferroviarie oppure attrezzature tecniche che migliorano le prestazioni operative.";

8 bis) È aggiunto un nuovo articolo 12 bis:

"Articolo 12 bis

Requisiti operativi per i corridoi merci ferroviari

1. Il comitato esecutivo, in stretta cooperazione con il comitato di gestione, compie ogni sforzo possibile per garantire che, entro il 31 dicembre 2030, 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 per il trasporto di merci lungo i corridoi merci, 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) 2016/399⁷⁰ non consentono di rispettare tale termine. Con "tempo di stazionamento di un treno su una tratta transfrontaliera" si intende il tempo di transito aggiuntivo totale che può essere attribuito all'esistenza del valico di frontiera, indipendentemente dalle 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 ubicate in prossimità del valico di frontiera ma non ad esso intrinsecamente connesse;

⁷⁰ 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).

- b) almeno il 75 % dei treni merci che attraversano almeno una frontiera di un corridoio merci 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 e imputabili a paesi terzi che sono attraversati da treni merci.

2. Soppresso.

8 ter) l'articolo 13 è così modificato:

a) al paragrafo 3, il riferimento alla "direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento alla "direttiva 2012/34/UE";

b) al paragrafo 4:

- il riferimento all'"articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE";
- il riferimento all'"articolo 13 e al capo III di tale direttiva" è sostituito da un riferimento all'"articolo 38 e al capo IV, sezione 3, di tale direttiva".;

8 quater) l'articolo 14 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il riferimento all'"articolo 14, paragrafo 1 della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento "all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE"

b) al paragrafo 3:

- il riferimento all'"articolo 15, della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 40 della direttiva 2012/34/UE";
- il riferimento all'"allegato III della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"allegato VII della direttiva 2012/34/UE";

c) al paragrafo 5, il riferimento all'"articolo 23 della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 48 della direttiva 2012/34/UE";

d) al paragrafo 8, il riferimento all'"articolo 19, paragrafo 1 della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 44, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE";

e) al paragrafo 10, il riferimento all'"articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE";

8 quater) all'articolo 15:

- il riferimento all'"articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 41, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE";

- il riferimento all'"articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 91/440/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 28 della direttiva 2012/34/UE";

8 quinquies) all'articolo 17, paragrafo 2, il riferimento all'"articolo 3 della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento "all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE";

8 sexies) all'articolo 18, lettera a), il riferimento all'"articolo 3 della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 27 della direttiva 2012/34/UE";

9) l'articolo 19 è sostituito dal seguente:

"Articolo 19

Qualità del servizio lungo il corridoio merci

1. Il comitato di gestione del corridoio merci promuove la compatibilità fra i sistemi di prestazioni lungo il corridoio merci di cui all'articolo 35 della direttiva 2012/34/UE.

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

9 bis) l'articolo 20 è così modificato:

a) al paragrafo 1:

- il riferimento all'"articolo 30 della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 55 della direttiva 2012/34/UE";
- la seconda frase è sostituita dalla seguente: "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."

b) al paragrafo 6, il riferimento all'"articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE" è sostituito da un riferimento all'"articolo 40, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2012/34/UE";

9 ter) L'articolo 21 è soppresso.

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

"Articolo 22

Controllo dell'attuazione

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

Articolo 23

Relazione

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

11) l'allegato del regolamento è soppresso.

Articolo 66

Abrogazione

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

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

Articolo 67

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente
