I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 dicembre 2013

sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo [1],

visto il parere del Comitato delle regioni [2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

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

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

(3) La crescita del traffico ha portato ad una maggiore congestione del trasporto internazionale. Al fine di assicurare la mobilità internazionale di passeggeri e merci, è opportuno ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti e il relativo uso e, se necessario, ampliarli rimuovendo le strozzature presenti nelle infrastrutture e realizzando i collegamenti infrastrutturali mancanti all'interno e tra Stati membri e, se del caso, con i paesi vicini e tenendo in considerazione i negoziati in corso con paesi candidati e potenziali paesi candidati.

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

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

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

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

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

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

(9) In sede di attuazione dei progetti di interesse comune, occorre tenere debitamente conto delle particolari circostanze del singolo progetto interessato. Ove possibile, è opportuno sfruttare le sinergie con altre politiche, ad esempio con gli aspetti connessi al turismo, anche all'interno di strutture di ingegneria civile quali ponti o gallerie, infrastrutture per piste ciclabili di lunga distanza come la rete ciclabile EuroVelo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(20) È necessario individuare progetti di interesse comune in grado di contribuire alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti e che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi e corrispondano alle priorità stabilite negli orientamenti. La loro realizzazione dovrebbe essere funzione del loro grado di maturità, della conformità con le procedure giuridiche dell'Unione e nazionali e della disponibilità di risorse finanziarie, fatto salvo l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione.

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

(22) È altresì opportuno che i progetti di interesse comune per i quali è richiesto un finanziamento dell'Unione siano sottoposti a un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, basata su una metodologia riconosciuta, che tenga conto di tutti i costi e i benefici sul piano sociale, economico, climatico e ambientale. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente dovrebbe basarsi sulla valutazione di impatto ambientale effettuata ai sensi della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

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

(24) Alcune parti della rete sono gestite da soggetti diversi dagli Stati membri. Tuttavia, gli Stati membri sono responsabili di garantire la corretta applicazione delle norme che disciplinano la rete in questione nel loro territorio. Dato che lo sviluppo e la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti richiedono l'applicazione comune del presente regolamento, tutte le parti della rete dovrebbero essere soggette ai diritti e agli obblighi del presente regolamento, nonché a quelli stabiliti in altro pertinente diritto nazionale e dell'Unione.

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

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

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

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

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

(30) È opportuno che gli orientamenti prevedano lo sviluppo della rete globale nei nodi urbani, conformemente agli obiettivi dell'Unione in materia di mobilità urbana sostenibile, in quanto tali nodi costituiscono il punto di partenza o la destinazione finale (o entrambi) per passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di scambio nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi.

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

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

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

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

(33) Al fine di realizzare infrastrutture di trasporto di alta qualità ed efficienza in tutti i modi di trasporto, lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe tener conto della protezione e della sicurezza dei movimenti di passeggeri e merci, del contributo ai cambiamenti climatici e dell'impatto dei cambiamenti climatici e dei potenziali disastri naturali e provocati dall'uomo sulle infrastrutture, nonché sull'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto.

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

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

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

(37) Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero assicurare che le valutazioni dei progetti di interesse comune siano effettuate in modo efficiente, evitando inutili ritardi.

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

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

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

(41) La rete centrale è stata individuata sulla base di una metodologia di pianificazione obiettiva. Tale metodologia ha identificato i più importanti nodi urbani, porti e aeroporti nonché i punti di attraversamento delle frontiere. Ove possibile, si tratta di nodi principali connessi mediante collegamenti multimodali, purché siano economicamente validi, ecosostenibili e realizzabili entro il 2030. La metodologia ha garantito l'interconnessione di tutti gli Stati membri e l'integrazione delle isole principali nella rete centrale.

(42) Per realizzare la rete centrale nella tempistica prevista, si potrebbe utilizzare un approccio per corridoi quale strumento per coordinare diversi progetti su base transnazionale e per sincronizzare lo sviluppo del corridoio, modo da ottenere i massimi vantaggi sul piano della rete. Tale strumento non dovrebbe essere inteso come base per la prioritizzazione di taluni progetti relativi alla rete centrale. I corridoi della rete centrale dovrebbero contribuire a sviluppare l'infrastruttura della rete centrale in modo da affrontare le strozzature, rafforzare i collegamenti transfrontalieri e migliorare l'efficienza e la sostenibilità. È opportuno che essi contribuiscano alla coesione attraverso una cooperazione territoriale migliore.

(1) Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7).
(2) Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1).
(3) Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30).
(4) Direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (GU L 20 del 26.1.2010, pag. 7).

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

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

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

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

(47) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la pianificazione dei pertinenti strumenti finanziari disponibili a livello dell'Unione, è opportuno che il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti sia conforme al presente regolamento e si basi, in particolare, sul regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [3]. Analogamente, esso dovrebbe mirare ad allineare e combinare i finanziamenti provenienti da pertinenti strumenti interni ed esterni, come i fondi strutturali e di coesione, il fondo d'investimento per la politica di vicinato e lo strumento di assistenza preadesione (IPA) [4], e i finanziamenti provenienti dalla Banca europea per gli investimenti, dalla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e da altre istituzioni finanziarie.

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

(49) Nelle fasi di pianificazione e costruzione di un progetto di interesse comune occorre tenere adeguatamente conto degli interessi delle autorità regionali e locali e di quelli della società civile locale interessate da tale progetto.

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

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

(52) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, in particolare l'istituzione e lo sviluppo coordinati della rete transeuropea di trasporti, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, in ragione della necessità di coordinamento, essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dal l'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

---

[1] Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

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

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

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

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

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

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

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

PRINCIPI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti comprendente una struttura a doppio strato che consiste nella rete globale e nella rete centrale; quest'ultima è istituita sulla base della rete globale.

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

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

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

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alla rete transeuropea dei trasporti quale figura nelle mappe contenute nell'allegato I. La rete transeuropea dei trasporti comprende infrastrutture di trasporto e applicazioni telematiche, nonché misure che promuovono la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura e rendono possibili l'istituzione e la gestione di servizi di trasporto efficienti e sostenibili.

2. L'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti è costituita dall'infrastruttura per il trasporto ferroviario, il trasporto sulle vie navigabili interne, il trasporto stradale, il trasporto marittimo, il trasporto aereo e il trasporto multimodale, di cui alle pertinenti sezioni del capo II.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

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

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

i) "sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione" (VTMIS): sistemi impiegati per monitorare e gestire il traffico e il trasporto marittimo, utilizzando informazioni provenienti da sistemi di identificazione automatica delle navi (AIS), da sistemi di identificazione e tracciamento nel lungo raggio delle navi (LRIT) e da sistemi radar costieri e di radiocomunicazioni previsti dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[1], compresa l'integrazione dei sistemi nazionali di informazione di dati marittimi mediante SafeSeaNet;

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

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

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

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

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

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

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

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

r) "piattaforma logistica": area direttamente collegata all'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti che comprende almeno un terminale merci e permette lo svolgimento di attività logistiche;

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

t) "analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico": una valutazione quantitativa ex ante, effettuata sulla base di una metodologia riconosciuta, del valore di un progetto, che tiene conto di tutti i costi e i benefici pertinenti sul piano sociale, economico climatico e ambientale. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente si basa sulla valutazione di impatto ambientale effettuata ai sensi della direttiva 2011/92/UE.

u) "rete isolata": la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo lo standard europeo (1 435 mm), per la quale determinati importanti investimenti infrastrutture non sono giustificabili in termini di costi-benefici economici per via delle specificità della rete stessa dovute al suo isolamento geografico o alla sua ubicazione periferica;

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

---

(1) Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

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

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

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

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

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

Articolo 4

Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti

La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:

a) la coesione, attraverso:

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

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

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

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

b) l'efficienza, attraverso:

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

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

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

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

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

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

c) la sostenibilità, attraverso:

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

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

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

d) maggiori benefici per tutti gli utenti, attraverso:

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

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

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

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

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

Articolo 5

Rete efficiente sotto il profilo delle risorse

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

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

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

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

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