

RETTIFICHE

Rettifica della decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti*(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 167 del 30 aprile 2004)*

La decisione n. 884/2004/CE va letta come segue:

DECISIONE N. 884/2004/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 29 aprile 2004****che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 156, primo comma,

viste le proposte della Commissione ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ ha stabilito gli orientamenti comunitari per la rete transeuropea dei trasporti, individuando i progetti di interesse comune la cui realizzazione è intesa a contribuire allo sviluppo di tale rete ed elencando nell'allegato III, i progetti specifici ai quali i Consigli europei di Essen del 1994 e di Dublino del 1996 hanno attribuito particolare importanza.
- (2) L'incremento del traffico, dovuto in particolare al crescente numero di automezzi pesanti in circolazione, ha aggravato la congestione e le strozzature sui corridoi internazionali di trasporto. Per assicurare la mobilità internazionale delle merci e delle persone occorre pertanto ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti.
- (3) Il Consiglio europeo di Göteborg del 2001 ha invitato le istituzioni comunitarie ad adottare gli orientamenti rive-

duti sulla rete transeuropea dei trasporti, al fine di dare la priorità, se del caso, agli investimenti in infrastrutture per le ferrovie, la navigazione interna, la navigazione marittima a corto raggio, le operazioni intermodali e interconnessioni efficaci. In tale contesto non bisognerebbe sottovalutare il contributo dei porti di navigazione interna e degli aeroporti regionali al conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti.

- (4) L'imminente allargamento dell'Unione europea, l'obiettivo di riequilibrare i modi di trasporto e realizzare una rete di infrastrutture in grado di soddisfare esigenze crescenti, nonché i tempi di realizzazione di determinati progetti prioritari talora superiori a dieci anni, impongono il riesame dell'elenco di progetti di cui all'allegato III della decisione n. 1692/96/CE.
- (5) La Bulgaria, la Repubblica ceca, Cipro, l'Estonia, l'Ungheria, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania, la Slovacchia, la Slovenia e la Turchia hanno concluso accordi di associazione e accordi europei e hanno presentato domanda di adesione all'Unione europea. Le amministrazioni competenti per i trasporti di undici di questi paesi hanno effettuato, con il sostegno della Commissione, una valutazione del fabbisogno di infrastrutture di trasporti allo scopo di individuare una rete secondo principi identici a quelli stabiliti dalla decisione n. 1692/96/CE.
- (6) Il Consiglio europeo di Barcellona del 2002 ha sottolineato l'obiettivo di ridurre le strozzature esistenti in regioni quali le Alpi, i Pirenei e il Mar Baltico.

⁽¹⁾ GU C 362 E del 18.12.2001, pag. 205 e GU C 20 E del 28.1.2003, pag. 274.⁽²⁾ GU C 125 del 27.5.2002, pag. 75.⁽³⁾ GU C 278 del 14.11.2002, pag. 7.⁽⁴⁾ Pareri del Parlamento europeo del 30 maggio 2002 (GU C 187 E del 7.8.2003, pag. 130) e dell'11 marzo 2004 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 14 aprile 2004 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Parlamento europeo del 21 aprile 2004 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).⁽⁵⁾ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dall'atto di adesione 2003.

- (7) Il Consiglio europeo di Bruxelles del dicembre 2003 ha sottolineato che i progetti prioritari individuati dagli orientamenti sono fondamentali per rafforzare la coesione del mercato interno, soprattutto in vista del prossimo allargamento dell'Unione e della necessità di rimuovere le strozzature e/o creare le connessioni mancanti in materia di circolazione delle merci (transito) attraverso le barriere naturali o di altro genere, o attraverso le frontiere.
- (8) La seconda conferenza paneuropea dei trasporti, svoltasi a Creta nel 1994, e la terza conferenza paneuropea dei trasporti, svoltasi a Helsinki nel 1997, hanno individuato dieci corridoi paneuropei di trasporto e quattro aree paneuropee come priorità per la cooperazione tra la Comunità europea e i paesi terzi interessati.
- (9) Nella relazione presentata alla Commissione il 30 giugno 2003 il gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea dei trasporti (nel prosieguo: «il gruppo ad alto livello») ha individuato un numero limitato di progetti prioritari, applicando una metodologia basata su criteri che includono, in particolare, la loro redditività economica potenziale, il grado di impegno degli Stati membri interessati a rispettare un calendario prefissato nel programmare i progetti, il loro impatto sulla mobilità di merci e persone tra Stati membri, nonché il loro impatto sulla coesione e sullo sviluppo sostenibile. Nella relazione sono inoltre compresi alcuni progetti nei nuovi Stati membri che aderiranno all'Unione il 1° maggio 2004. Occorrerebbe tener conto dei risultati di tale cooperazione.
- (10) Le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche comunitarie concernenti le reti transeuropee, conformemente all'articolo 6 del trattato, promuovendo quindi in via prioritaria le infrastrutture per modi di trasporto meno dannosi per l'ambiente, segnatamente il trasporto ferroviario, la navigazione marittima a corto raggio e la navigazione interna.
- (11) È necessario conseguire l'obiettivo essenziale di dissociare gli effetti negativi dell'aumento dei trasporti dalla crescita del PIL, come proposto dalla Commissione nella sua comunicazione sulla strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile.
- (12) La valutazione ambientale in conformità della 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⁽¹⁾
- sarà in futuro attuata per tutti i piani e programmi che portano a progetti di interesse comune. Il finanziamento di infrastrutture dei trasporti dovrebbe parimenti essere subordinato al rispetto delle disposizioni della normativa comunitaria in materia di ambiente, in particolare la direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati⁽²⁾, la direttiva 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici⁽³⁾ e la 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⁽⁴⁾.
- (13) Nel suo Libro bianco sulla politica europea dei trasporti la Commissione auspica l'adozione di un approccio integrato capace di combinare, tra l'altro, misure per rilanciare il settore ferroviario (in particolare i servizi di trasporto merci), promuovere la navigazione interna e la navigazione marittima a corto raggio, incentivare la complementarità tra il trasporto ferroviario ad alta velocità e il trasporto aereo e incoraggiare lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti e interoperabili al fine di garantire una maggiore sicurezza ed efficienza della rete.
- (14) L'efficienza della politica comune dei trasporti dipende, tra l'altro, dalla coerenza delle misure adottate per rilanciare il settore ferroviario e sviluppare le infrastrutture ferroviarie. La direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁽⁵⁾ prevede una rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (Trans-European Rail Freight Network) aperta ai servizi di trasporto internazionale di merci dopo il 2003. Le linee della rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci dovrebbero essere considerate come facenti parte della rete ferroviaria definita dagli orientamenti stabiliti nella decisione n. 1692/96/CE, per poter beneficiare degli investimenti e trasferire parte del traffico stradale.
- (15) Nel quadro dell'obiettivo generale di assicurare la mobilità sostenibile delle persone e delle merci, è opportuno istituire meccanismi di sostegno allo sviluppo di autostrade del mare tra Stati membri per ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati periferici o insulari. L'introduzione di tali meccanismi, integrati tra l'altro da procedure di appalto, dovrebbe essere trasparente e adeguata alle esigenze e non dovrebbe assolutamente pregiudicare le regole comunitarie in materia di concorrenza e di appalti pubblici.

⁽¹⁾ GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30.

⁽²⁾ GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 156 del 25.6.2003, pag. 17).

⁽³⁾ GU L 103 del 25.4.1979, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2003 (GU L 122 del 16.5.2003, pag. 36).

⁽⁴⁾ GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

⁽⁵⁾ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

- (16) Il sostegno allo sviluppo di autostrade del mare dovrebbe essere considerato complementare alla fornitura di un aiuto comunitario come incentivo allo sviluppo di operazioni di trasporto marittimo a corto raggio nell'ambito del programma Marco Polo istituito dal regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci («programma Marco Polo») ⁽¹⁾ e dovrebbe basarsi sugli stessi criteri. Tuttavia, la concessione di contributi finanziari comunitari nel quadro dei due strumenti non dovrebbe essere cumulativa.
- (17) Occorre che i progetti prioritari siano dichiarati progetti di interesse europeo, nonché concentrare su di essi il finanziamento comunitario e attuare meccanismi che promuovano il coordinamento tra Stati membri per consentire la realizzazione di detti progetti entro le scadenze desiderate.
- (18) A norma dell'articolo 154 del trattato la politica in materia di reti transeuropee dovrebbe contribuire al rafforzamento della coesione economica e sociale nel territorio della Comunità. Per realizzare questo obiettivo occorre perseguire la massima coerenza fra gli orientamenti comunitari per la rete transeuropea di trasporto e la programmazione degli strumenti finanziari pertinenti che esistono a livello comunitario.
- (19) Il bilancio a posteriori dei progetti prioritari dovrebbe agevolare le revisioni future degli orientamenti e dell'elenco dei progetti prioritari e contribuire a migliorare i metodi di valutazione preliminare utilizzati dagli Stati membri.
- (20) La compartimentazione tra Stati membri delle procedure nazionali relative alla valutazione delle incidenze ambientali e socioeconomiche di un progetto può rivelarsi inadatta alla dimensione transnazionale dei progetti dichiarati di interesse europeo. Per rimediarvi, occorre sviluppare, oltre a metodi comuni di valutazione, procedure coordinate di valutazione e di consultazione dell'opinione pubblica o procedure di inchiesta transnazionale che riguardino i diversi Stati membri interessati e analizzino gli aspetti socioeconomici e ambientali. Queste procedure dovrebbero applicarsi senza pregiudizio degli obblighi derivanti dalla normativa comunitaria in materia di tutela dell'ambiente.
- (21) Può rivelarsi necessario rafforzare il coordinamento tra gli Stati che partecipano a progetti concernenti lo stesso asse per migliorare la redditività degli investimenti e facilitarne la sincronizzazione, nonché per provvedere ad una copertura finanziaria.
- (22) Le tratte transfrontaliere dovrebbero essere individuate dagli Stati membri sulla base di criteri che il comitato istituito all'articolo 18, paragrafo 2, della decisione n. 1692/96/CE dovrà definire. Gli attuali riferimenti alle tratte transfrontaliere dei progetti prioritari inclusi nell'allegato III della decisione summenzionata non dovrebbero pregiudicare la definizione di tratte transfrontaliere conformemente a tali criteri.
- (23) La Commissione ha realizzato un'analisi di impatto delle raccomandazioni del gruppo ad alto livello. I risultati mostrano che la realizzazione dei progetti individuati dal gruppo, combinata con diverse misure nel quadro della politica comune dei trasporti, come la tariffazione per l'uso delle infrastrutture e l'apertura alla concorrenza del trasporto ferroviario di merci, apporterebbe notevoli vantaggi in termini di risparmio di tempo, riduzione delle emissioni e della congestione, miglioramento dell'accessibilità degli Stati membri periferici e dei nuovi Stati membri, nonché un maggiore benessere collettivo.
- (24) Per rispettare gli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti e per far fronte alle sfide che l'allargamento pone alla politica dei trasporti è necessario un considerevole aumento delle risorse finanziarie destinate alla rete transeuropea dei trasporti.
- (25) La Commissione può decidere di proporre al Parlamento europeo e al Consiglio che è necessario portare avanti progetti diversi da quelli contenuti nell'allegato III della decisione n. 1692/96/CE al fine di perseguire obiettivi che diano un impulso alla crescita, integrino meglio un'Europa allargata e migliorino la produttività e la competitività delle imprese europee sui mercati mondiali, nonché contribuiscano all'obiettivo della coesione economica, sociale e territoriale e all'intermodalità. A tali progetti si dovrebbe attribuire adeguata priorità nel contesto degli strumenti finanziari comunitari.
- (26) La decisione n. 1692/96/CE dovrebbe essere modificata in conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La decisione n. 1692/96/CE è così modificata:

1) All'articolo 2, paragrafo 1, la data «2010» è sostituita dalla data «2020».

2) All'articolo 3, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Le infrastrutture di trasporto comprendono reti stradali, ferroviarie e di navigazione interna, autostrade del mare, porti marittimi e di navigazione interna, aeroporti e altri punti di interconnessione tra le reti modali.»

⁽¹⁾ GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 788/2001 (GU L 138 del 30.4.2004, pag. 17).

3) L'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

Priorità

Tenuto conto degli obiettivi di cui all'articolo 2 e delle grandi linee d'azione di cui all'articolo 4, le priorità sono le seguenti:

- a) creazione e sviluppo dei collegamenti e delle interconnessioni principali necessari per eliminare le strozzature, ultimare i raccordi mancanti e completare i grandi assi, specialmente quelli transfrontalieri e quelli che attraversano le barriere naturali, nonché migliorare l'interoperabilità dei grandi assi;
- b) creazione e sviluppo delle infrastrutture che promuovono l'interconnessione delle reti nazionali per facilitare i collegamenti delle regioni insulari, o di aree ad esse analoghe, nonché delle regioni intercluse, periferiche e ultraperiferiche con le regioni centrali della Comunità, soprattutto al fine di ridurre gli elevati costi di trasporto per queste aree;
- c) misure necessarie per la graduale realizzazione di una rete ferroviaria interoperabile, inclusi, ove fattibile, assi adatti al trasporto di merci;
- d) misure necessarie per promuovere la navigazione marittima a lungo raggio, a corto raggio e la navigazione interna;
- e) misure necessarie per integrare il trasporto aereo e ferroviario, in particolare attraverso accessi ferroviari agli aeroporti, laddove opportuno, nonché le infrastrutture e gli impianti necessari;
- f) ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete attraverso la realizzazione e il miglioramento di terminali intermodali e delle loro infrastrutture di accesso e/o utilizzando sistemi intelligenti;
- g) integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti;
- h) sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, conformemente agli obiettivi dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile.»

4) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

Tutela dell'ambiente

1. All'atto della pianificazione e della realizzazione dei progetti, gli Stati membri devono tenere conto della tutela

dell'ambiente effettuando, a norma della direttiva 85/337/CEE, valutazioni di impatto ambientale dei progetti di interesse comune da attuare e applicando le direttive del Consiglio 79/409/CEE, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (*) e 92/43/CEE.

A decorrere dal 21 luglio 2004, gli Stati membri effettuano una valutazione ambientale dei piani e dei programmi elaborati in preparazione di tali progetti, specie se riguardano nuovi assi o lo sviluppo di altre importanti infrastrutture nodali, conformemente alla 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 (**). Gli Stati membri tengono conto dei risultati di tale valutazione ambientale nel predisporre i piani e i programmi in questione, conformemente all'articolo 8 di detta direttiva.

2. Entro il 21 luglio 2004 la Commissione, di concerto con gli Stati membri, elabora metodi adeguati per l'attuazione della valutazione ambientale strategica al fine di garantire, tra l'altro, un coordinamento adeguato, di evitare la duplicazione degli sforzi e di realizzare una semplificazione e accelerazione dei processi di pianificazione per i progetti e i corridoi transfrontalieri.

I risultati di questa attività e della valutazione ambientale dei progetti RTE realizzati da Stati membri ai sensi della direttiva 2001/42/CE devono essere presi in considerazione, se del caso, dalla Commissione nella sua relazione sugli orientamenti e nelle eventuali proposte legislative che la accompagnano al fine di rivedere gli orientamenti previsti all'articolo 18, paragrafo 3, della presente decisione.

(*) GU L 103 del 25.4.1979, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2003 (GU L 122 del 16.5.2003, pag. 36).

(**) GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30.»

5) All'articolo 9, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La rete comprende anche le infrastrutture per la gestione del traffico, per l'informazione degli utenti, per l'intervento in caso di emergenze e incidenti e per la riscossione elettronica dei pedaggi. Tali infrastrutture si fondano su una cooperazione attiva tra i sistemi di gestione del traffico a livello europeo, nazionale e regionale e i fornitori di servizi di informazione sulla viabilità e sul traffico e di servizi a valore aggiunto, assicurando la necessaria complementarità con applicazioni la cui realizzazione è facilitata dal programma sulle reti transeuropee di telecomunicazioni.»

6) L'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«Articolo 10

Caratteristiche

1. La rete ferroviaria comprende le linee ferroviarie ad alta velocità e le linee ferroviarie convenzionali.

2. La rete ferroviaria ad alta velocità che utilizza attuali o nuove tecnologie comprende:

- a) linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h;
- b) linee specialmente ristrutturata per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h;
- c) linee specialmente ristrutturata per l'alta velocità o linee specialmente costruite per l'alta velocità e collegate alla rete ferroviaria ad alta velocità, aventi caratteristiche specifiche a causa di vincoli legati alla topografia, all'ambiente, alla pianificazione o ai nuclei urbani, su cui la velocità deve essere adeguata caso per caso.

La rete ferroviaria ad alta velocità è composta dalle linee indicate nell'allegato I. I requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alle linee ferroviarie ad alta velocità secondo la tecnologia attuale sono definiti a norma della direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (*). Gli Stati membri notificano anticipatamente alla Commissione l'apertura di qualsiasi linea ad alta velocità e le sue caratteristiche tecniche.

3. La rete ferroviaria convenzionale è composta da linee per il trasporto ferroviario convenzionale di passeggeri e merci, comprendenti le tratte ferroviarie della rete transeuropea di trasporto combinato di cui all'articolo 14, i collegamenti con i porti marittimi e di navigazione interna di interesse comune e i terminali per il trasporto merci aperti a tutti gli operatori. I requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alle linee ferroviarie convenzionali sono definiti a norma della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (**).

4. La rete ferroviaria comprende le infrastrutture e gli impianti che consentono l'integrazione dei servizi di trasporto ferroviario, stradale e, laddove opportuno, dei servizi marittimi e di trasporto aereo. A tale riguardo occorre prestare particolare attenzione all'interconnessione degli aeroporti regionali con la rete.

5. La rete ferroviaria soddisfa almeno una delle funzioni seguenti:

- a) riveste un ruolo importante nel traffico ferroviario di passeggeri su lunghe distanze;
- b) consente l'interconnessione con gli aeroporti, laddove opportuno;
- c) consente l'accesso a reti ferroviarie regionali e locali;
- d) agevola il trasporto delle merci attraverso l'individuazione e lo sviluppo di grandi assi riservati al trasporto merci o destinati in via prioritaria ai convogli merci;
- e) svolge un ruolo importante nel trasporto combinato;
- f) consente l'interconnessione nei porti di interesse comune, con la navigazione marittima a corto raggio e vie di navigazione interne.

6. La rete ferroviaria offre agli utenti un livello elevato di qualità e sicurezza, grazie alla sua continuità e all'attuazione graduale della sua interoperabilità, segnatamente per mezzo dell'armonizzazione tecnica e del sistema armonizzato di controllo e comando ERTMS, consigliato per la rete ferroviaria europea. A tal fine, la Commissione, in consultazione con gli Stati membri, elabora un piano di realizzazione coordinato con i piani nazionali.

(*) GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

(**) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.»

7) L'articolo 11 è modificato come segue:

a) è inserito il seguente paragrafo:

«3 *ter*. I porti di navigazione interna della rete dotati di impianti di trasbordo per il trasporto intermodale o il cui volume annuale di traffico merci è almeno pari a 500 000 tonnellate sono indicati nell'allegato I.»

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. La rete comprende inoltre le infrastrutture di gestione del traffico, tra cui in particolare la creazione di un sistema interoperabile e intelligente per il traffico ed il trasporto denominato "Sistema di informazione fluviale", inteso ad ottimizzare le attuali capacità e la sicurezza della rete di vie navigabili interne e a migliorare l'interoperabilità con gli altri modi di trasporto.»

8) È inserito il seguente articolo:

«Articolo 12 bis

Autostrade del mare

1. La rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti.

2. La rete transeuropea delle autostrade del mare si compone di impianti e infrastrutture concernenti almeno due porti situati in due Stati membri diversi. Tali impianti e infrastrutture comprendono elementi, almeno in uno Stato membro, quali le attrezzature portuali, sistemi elettronici di gestione logistica, procedure di sicurezza e procedure amministrative e doganali, nonché infrastrutture di accesso diretto terrestre e marittimo ai porti, compresi i modi per garantire la navigabilità per tutto il corso dell'anno, in particolare la disponibilità di mezzi di dragaggio e l'accesso durante l'inverno con navi rompighiaccio.

3. Le vie navigabili o i canali identificati nell'allegato I che collegano due autostrade del mare europee o due sezioni delle stesse e contribuiscono in modo sostanziale ad abbreviare le rotte marittime, accrescere l'efficienza e ridurre i tempi di navigazione, fanno parte della rete transeuropea delle autostrade del mare.

4. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare sono proposti da almeno due Stati membri e sono adeguati alle effettive necessità. I progetti proposti associano in generale il settore pubblico e quello privato secondo procedure che prevedono, prima che gli aiuti provenienti dai bilanci nazionali possano essere integrati, se del caso, da sovvenzioni della Comunità, la selezione secondo una delle seguenti modalità:

a) tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati per stabilire nuovi collegamenti a partire dal porto della categoria A di cui all'articolo 12, paragrafo 2, che essi selezionano preventivamente all'interno di ogni area marittima di cui al progetto n. 21 dell'allegato III;

b) quando l'ubicazione dei porti è simile, tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati e rivolti a consorzi che riuniscono compagnie di navigazione e porti situati in una delle aree marittime di cui al progetto n. 21 dell'allegato III.

5. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare:

— concernono impianti e infrastrutture che compongono la rete delle autostrade del mare,

— possono includere, senza pregiudizio degli articoli 87 e 88 del trattato, aiuti all'avviamento se, a seguito della messa in concorrenza di cui al paragrafo 4, è ritenuto necessario un intervento pubblico a sostegno della redditività finanziaria del progetto. Gli aiuti all'avviamento sono limitati a due anni e sono concessi unicamente per contribuire alla copertura di costi di finanziamento debitamente giustificati. Essi non possono superare l'importo minimo ritenuto necessario per l'avvio dei collegamenti in questione. Gli aiuti non devono comportare distorsioni della concorrenza nei pertinenti mercati che siano contrarie all'interesse comune,

— possono anche includere attività che hanno più ampi benefici e che non sono correlate a porti specifici, come la messa a disposizione di mezzi per operazioni di rompighiaccio e di dragaggio nonché sistemi di informazione, compresa la gestione del traffico e i sistemi di segnalazione elettronica.

6. Entro tre anni la Commissione presenta al comitato di cui all'articolo 18 un elenco iniziale di progetti specifici di interesse comune, concretizzando in tal modo il concetto di autostrade del mare. Tale elenco è altresì comunicato al Parlamento europeo.

7. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare sono sottoposti alla Commissione per approvazione.»

9) All'articolo 13 è aggiunto il seguente paragrafo:

«3. Ove opportuno, i punti di collegamento internazionali e comunitari saranno gradualmente collegati a linee ad alta velocità della rete ferroviaria. La rete comprenderà le infrastrutture e gli impianti che permettano l'integrazione di servizi di trasporto aereo e ferroviario e, ove opportuno, di servizi di trasporto marittimo.»

10) È aggiunta la sezione seguente:

«SEZIONE 10 bis

COORDINAMENTO TRA STATI MEMBRI

Articolo 17 bis

Coordinatore europeo

1. Per facilitare l'attuazione coordinata di taluni progetti, in particolare progetti transfrontalieri o sezioni transfrontaliere di essi, che figurano tra quelli dichiarati di interesse europeo ai sensi dell'articolo 19 bis, la Commissione può designare, d'accordo con gli Stati membri interessati e previa consultazione del Parlamento europeo, una persona denominata "coordinatore europeo". Il coordinatore europeo agisce a nome e per conto della Commissione. Di norma il suo mandato riguarda un unico progetto, soprattutto nel caso di un progetto transfrontaliero, ma se necessario può essere esteso a interi assi principali. Il coordinatore europeo elabora insieme agli Stati membri interessati un piano di lavoro per le sue attività.

2. Il coordinatore europeo è scelto in particolare in funzione della sua esperienza nell'ambito di istituzioni europee e della sua conoscenza delle questioni relative al finanziamento e alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti.

3. La decisione della Commissione sulla nomina del coordinatore europeo precisa le modalità di svolgimento dei compiti di cui al paragrafo 5.

4. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo e gli forniscono le informazioni necessarie affinché egli possa eseguire i compiti di cui al paragrafo 5.

5. Il coordinatore europeo:

a) in cooperazione con gli Stati membri interessati, promuove metodi comuni di valutazione dei progetti, e laddove opportuno, consiglia i promotori di progetti in merito alla copertura finanziaria dei progetti;

b) redige ogni anno una relazione all'attenzione del Parlamento europeo, della Commissione e degli Stati membri interessati sui progressi compiuti nell'attuazione del progetto o dei progetti di cui è responsabile, sui nuovi sviluppi della regolamentazione o di altro tipo suscettibili di influire sulle caratteristiche dei progetti, nonché su eventuali difficoltà e ostacoli che potrebbero provocare un ritardo significativo rispetto alle date indicate nell'allegato III;

c) consulta, insieme agli Stati membri interessati, le autorità regionali e locali, gli operatori, gli utenti dei trasporti e i rappresentanti della società civile, onde conoscere meglio la domanda di servizi di trasporto, le possibilità di finanziamenti per investimenti e il tipo di

servizi da fornire per agevolare l'accesso a detti finanziamenti.

6. Senza pregiudizio delle procedure applicabili stabilite dalle legislazioni comunitaria e nazionale, la Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo al momento dell'esame delle domande di finanziamento comunitario concernenti progetti o gruppi di progetti per i quali il coordinatore è responsabile.»

11) L'articolo 18 è modificato come segue:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Comitato per il controllo degli orientamenti e lo scambio di informazioni.»

b) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri forniscono alla Commissione un compendio dei piani e dei programmi nazionali che essi elaborano ai fini dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per i progetti dichiarati di interesse europeo di cui all'articolo 19 bis. Successivamente alla loro adozione, gli Stati membri trasmettono i piani e i programmi nazionali alla Commissione per informazione.»

c) Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La Commissione riferisce ogni due anni al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo ed al Comitato delle regioni sull'attuazione degli orientamenti descritti nella presente decisione. Il Comitato istituito ai sensi del paragrafo 2 assiste la Commissione nell'elaborazione della relazione. La relazione è corredata all'occorrenza da proposte legislative intese a rivedere gli orientamenti; tali proposte legislative possono, se necessario, includere nell'elenco di progetti prioritari di cui all'allegato III modifiche o integrazioni di progetti conformi all'articolo 19, paragrafo 1. La revisione tiene conto in particolare dei progetti che contribuiscono alla coesione territoriale dell'Unione europea in conformità dell'articolo 19, paragrafo 1, lettera e).»

12) L'articolo 19 è sostituito dal seguente:

«Articolo 19

Progetti prioritari

1. I progetti prioritari sono progetti di interesse comune contemplati all'articolo 7 il cui esame accerta che essi:

a) mirano ad eliminare una strozzatura o a ultimare un raccordo mancante su un grande asse della rete transeuropea, in particolare i progetti transfrontalieri e i progetti che attraversano barriere naturali o che comprendono una tratta transfrontaliera;

- b) hanno dimensioni tali che una pianificazione a lungo termine a livello europeo apporta un valore aggiunto significativo;
- c) presentano, nel complesso, benefici netti socioeconomici potenziali e altri vantaggi socioeconomici;
- d) migliorano in modo significativo la mobilità di merci e persone tra Stati membri, contribuendo anche all'interoperabilità delle reti nazionali;
- e) contribuiscono alla coesione territoriale dell'Unione europea integrando le reti dei nuovi Stati membri e migliorando le connessioni con le regioni periferiche ed insulari;
- f) contribuiscono allo sviluppo sostenibile dei trasporti, migliorando la sicurezza e riducendo i danni all'ambiente causati dai trasporti, promuovendo in particolare un trasferimento modale verso la ferrovia, il trasporto intermodale, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo;
- g) dimostrano l'impegno degli Stati membri interessati a realizzare studi e procedure di valutazione in tempo utile per ultimare i lavori entro una data concordata in precedenza, basata su piani nazionali o altri documenti equivalenti relativi al progetto in questione.

2. I progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010, le loro sezioni e le date convenute per il completamento dei lavori di cui al paragrafo 1, lettera g), sono indicati all'allegato III.

3. Entro il 2010, la Commissione elabora una relazione sull'andamento dei lavori e propone, se necessario, di modificare l'elenco dei progetti prioritari indicati all'allegato III in conformità con il paragrafo 1.»

13) Sono aggiunti gli articoli seguenti:

«Articolo 19 bis

Dichiarazione di interesse europeo

1. I progetti prioritari indicati all'allegato III sono dichiarati di interesse europeo. Tale dichiarazione è effettuata soltanto secondo la procedura stabilita nel trattato e negli atti fondati su di esso.

2. Senza pregiudicare la base giuridica degli strumenti finanziari comunitari in questione:

- a) al momento della presentazione di progetti nel quadro del Fondo di coesione, conformemente all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1164/94 del Consiglio, del 16

maggio 1994, che istituisce un Fondo di coesione (*), gli Stati membri accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo;

- b) al momento della presentazione di progetti nel quadro del bilancio riservato alle reti transeuropee, conformemente agli articoli 9 e 10 del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee (**), gli Stati membri accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo;

- c) la Commissione incoraggia gli Stati membri a tener conto dei progetti dichiarati di interesse europeo al momento della programmazione dei fondi strutturali, in particolare nelle regioni che rientrano nell'Obiettivo 1, tenuto conto dei piani nazionali in materia di trasporti che rientrano nell'ambito dei quadri comunitari di sostegno esistenti;

- d) la Commissione provvede affinché i paesi beneficiari dello strumento strutturale di preadesione, al momento della presentazione dei loro progetti nel quadro di questo strumento e conformemente agli articoli 2 e 7 del regolamento (CE) n. 1267/1999 del Consiglio, del 21 giugno 1999, che istituisce uno strumento per le politiche strutturali di preadesione (***), accordino adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.

3. Al momento della formulazione delle previsioni delle sue esigenze finanziarie, la Commissione accorda adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.

4. Qualora risulti che l'avvio dei lavori di uno dei progetti dichiarati di interesse europeo ha o avrà un ritardo significativo rispetto alla scadenza del 2010, la Commissione chiede agli Stati membri interessati di fornire entro tre mesi le ragioni di detto ritardo. Sulla scorta della risposta fornita, la Commissione consulta tutti gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo.

La Commissione, previa consultazione del comitato di cui all'articolo 18, paragrafo 2, e nel quadro del monitoraggio dell'attuazione del progetto dichiarato di interesse europeo e nel rispetto del principio di proporzionalità, può decidere di adottare le misure appropriate. Gli Stati membri interessati hanno la possibilità di sottoporre osservazioni su dette misure prima della loro adozione.

Il Parlamento europeo è informato immediatamente in merito all'adozione di qualsiasi misura.

Nell'adottare tali misure, la Commissione tiene in debita considerazione la parte di responsabilità di ciascuno degli Stati membri interessati dal ritardo e si astiene dal prendere misure che possano avere ripercussioni sulla realizzazione del progetto in uno Stato membro cui non è imputabile detto ritardo.

5. Se uno dei progetti dichiarati di interesse europeo non è sostanzialmente ultimato entro un periodo di tempo ragionevole dalla scadenza della data di completamento prevista, indicata nell'allegato III, e tutti gli Stati membri interessati sono responsabili di tale ritardo, la Commissione riesamina il progetto secondo la procedura di cui al paragrafo 4, al fine di revocare la sua classificazione di progetto dichiarato di interesse europeo mediante la procedura di revisione di cui all'articolo 18, paragrafo 3. La Commissione riesamina, in tutti i casi, il progetto al termine di un periodo di quindici anni dalla data in cui il progetto è stato dichiarato di interesse europeo ai sensi della presente decisione.

6. Cinque anni dopo il completamento di un progetto dichiarato di interesse europeo o di una delle sue sezioni, gli Stati membri interessati elaborano una valutazione dei suoi effetti socioeconomici e ambientali, includendo gli effetti sugli scambi e sulla libera circolazione delle persone e delle merci tra Stati membri, sulla coesione territoriale e sullo sviluppo sostenibile. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i risultati di detta valutazione.

7. Se un progetto di interesse europeo comprende una sezione transfrontaliera che sia indivisibile dal punto di vista tecnico e finanziario, gli Stati membri interessati coordinano le loro procedure per valutarne l'impatto socioeconomico e si adoperano al massimo per eseguire un'indagine transnazionale prima del rilascio delle autorizzazioni a costruire e nell'ambito del quadro esistente.

8. Altre sezioni di progetti di interesse europeo sono coordinate sul piano bilaterale o multilaterale dagli Stati membri caso per caso.

9. Le azioni coordinate o le indagini transnazionali di cui al paragrafo 7 non incidono sugli obblighi previsti dalla legislazione comunitaria in materia di tutela dell'ambiente, in particolare quelle relative alla valutazione dell'impatto ambientale. Gli Stati membri interessati informano la Commissione dell'avvio e del risultato di dette azioni coordinate o indagini transnazionali. La Commissione inserisce tali informazioni nella relazione di cui all'articolo 18, paragrafo 3.

Articolo 19 ter

Sezioni transfrontaliere

Nel quadro di taluni progetti prioritari le sezioni transfrontaliere tra due Stati membri, incluse le autostrade del mare,

sono individuate da tali Stati sulla base dei criteri definiti dal comitato istituito all'articolo 18, paragrafo 2, e notificate alla Commissione. Queste sono in particolare sezioni indivisibili dal punto di vista tecnico e finanziario o riguardo alle quali gli Stati membri interessati si impegnano congiuntamente e predispongono una struttura comune.

(*) GU L 130 del 25.5.1994, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione 2003.

(**) GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 143 del 30.4.2004, pag. 46).

(***) GU L 161 del 26.6.1999, pag. 73. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 769/2004 (GU L 123 del 27.4.2004, pag. 1).»

14) Gli articoli 20 e 21 sono soppressi.

15) Gli allegati sono modificati come segue:

1) Nell'allegato I le sezioni 2, 3, 4 e 6 e le relative carte sono sostituite come indicato nell'allegato I della presente decisione.

2) Nell'allegato III:

a) il titolo è sostituito dal seguente: «Progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010»;

b) il contenuto è sostituito dal testo figurante nell'allegato II della presente decisione.

Articolo 2

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

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Strasburgo, addì 29 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il presidente

M. McDOWELL



2.8



3.0





6.0



6.6



ALLEGATO II

L'allegato III della decisione n. 1692/96/CE è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO III

PROGETTI PRIORITARI PER I QUALI L'INIZIO DEI LAVORI È PREVISTO ENTRO IL 2010

1. Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
 - Halle/Lipsia-Norimberga (2015)
 - Norimberga-Monaco di Baviera (2006)
 - Monaco di Baviera -Kufstein (2015)
 - Kufstein-Innsbruck (2009)
 - Galleria del Brennero (2015), sezione transfrontaliera
 - Verona-Napoli (2007)
 - Milano-Bologna (2006)
 - Ponte ferroviario/stradale sullo stretto di Messina-Palermo (2015).
2. Asse ferroviario ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra
 - Tunnel sotto la Manica-Londra (2007)
 - Bruxelles-Liegi-Colonia (2007)
 - Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam (2007) ⁽¹⁾.
3. Asse ferroviario ad alta velocità dell'Europa sud-occidentale
 - Lisbona/Porto-Madrid (2011) ⁽²⁾
 - Madrid-Barcellona (2005)
 - Barcellona-Figueras-Perpignan (2008)
 - Perpignan-Montpellier (2015)
 - Montpellier-Nîmes (2010)
 - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010)
 - Irún/Hendaye-Dax, sezione transfrontaliera (2010)
 - Dax-Bordeaux (2020)
 - Bordeaux-Tours (2015).
4. Asse ferroviario ad alta velocità est
 - Parigi-Baudrecourt (2007)
 - Metz-Lussemburgo (2007)
 - Saarbrücken-Mannheim (2007).
5. Linea della Betuwe (2007).

⁽¹⁾ Compresa le due stazioni per treni ad alta velocità di Rotterdam e Amsterdam, che non erano state inserite nel progetto adottato dal Consiglio europeo di Essen del 1994.

⁽²⁾ Compresi i collegamenti Lisbona-Porto (2013), Lisbona-Madrid (2010) e Aveiro-Salamanca (2015).

6. Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina ⁽¹⁾
 - Lione-St Jean de Maurienne (2015)
 - Galleria del Moncenisio (2015-2017), sezione transfrontaliera
 - Bussoleno-Torino (2011)
 - Torino-Venezia (2010)
 - Venezia-Ronchi Sud-Trieste-Divača (2015)
 - Koper-Divača-Lubiana (2015)
 - Lubiana-Budapest (2015).
7. Asse autostradale Igoumenitsa/Patrasso-Atene-Sofia-Budapest
 - Via Egnatia (2006)
 - Pathe (2008)
 - Sofia-Kulata- autostrada lungo la frontiera greco/bulgara (2010), con la sezione transfrontaliera di Promahon-Kulata
 - Autostrada Nadlac-Sibiu (sezione verso Bucarest e Constanța) (2007).
8. Asse multimodale Portogallo/Spagna-resto dell'Europa ⁽²⁾
 - Linea ferroviaria La Coruña-Lisbona-Sines (2010)
 - Linea ferroviaria Lisbona-Valladolid (2010)
 - Linea ferroviaria Lisbona-Faro (2004)
 - Autostrada Lisbona-Valladolid (2010)
 - Autostrada La Coruña-Lisbona (2003)
 - Autostrada Siviglia-Lisbona (completata 2001)
 - Nuovo aeroporto di Lisbona (2015).
9. Asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stranraer ⁽³⁾ (2001)
10. Malpensa (completato 2001) ⁽⁴⁾
11. Collegamento fisso dell'Öresund (completato 2000) ⁽⁵⁾
12. Asse ferroviario/stradale del triangolo nordico
 - Progetti stradali e ferroviari in Svezia (2010) ⁽⁶⁾
 - Autostrada Helsinki-Turku (2010)
 - Linea ferroviaria Kerava-Lahti (2006)
 - Autostrada Helsinki-Vaalimaa (2015)
 - Linea ferroviaria Helsinki-Vainikkala (frontiera russa) (2014).
13. Asse stradale Regno Unito/Irlanda/Benelux (2010)
14. Linea principale della costa occidentale (2007)
15. Galileo (2008)
16. Asse ferroviario merci Sines/Algeciras-Madrid-Parigi
 - Nuovo asse ferroviario ad alta capacità attraverso i Pirenei
 - Linea ferroviaria Sines-Badajoz (2010)
 - Linea ferroviaria Algeciras-Bobadilla (2010).

⁽¹⁾ Parti di questo asse corrispondono al corridoio paneuropeo V.

⁽²⁾ Compreso l'ammodernamento dei porti e degli aeroporti (2015) conformemente ai contenuti approvati dai Consigli europei di Essen e di Dublino.

⁽³⁾ Un ulteriore aumento di capacità di questa linea è stato deciso nel 2003 ed è stato aggiunto come progetto separato.

⁽⁴⁾ Progetto completato.

⁽⁵⁾ Progetto completato.

⁽⁶⁾ Alcune brevi tratte stradali e ferroviarie saranno completate tra il 2010 e il 2015.

17. Asse ferroviario Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava
- Baudrecourt-Strasburgo-Stoccarda (2015) con la sezione transfrontaliera del ponte di Kehl
 - Stoccarda-Ulma (2012)
 - Monaco di Baviera-Salisburgo (2015), sezione transfrontaliera
 - Salisburgo-Vienna (2012)
 - Vienna-Bratislava (2010), sezione transfrontaliera.
18. Asse fluviale Reno/Mosa-Meno-Danubio ⁽¹⁾
- Reno-Mosa (2019) con la sezione transfrontaliera della chiusa di Lanaye
 - Vilshofen-Straubing (2013)
 - Vienna-Bratislava (2015), sezione transfrontaliera
 - Palkovicovo-Mohács (2014)
 - Strozzature in Romania e Bulgaria (2011).
19. Interoperabilità di reti ferroviarie ad alta velocità nella penisola iberica
- Madrid-Andalusia (2010)
 - Nord-est (2010)
 - Madrid-Levante e Mediterraneo (2010)
 - Corridoio nord/nord-ovest, compreso Vigo-Porto (2010)
 - Estremadura (2010).
20. Asse ferroviario del Fehmarn Bælt
- Collegamento fisso ferroviario/stradale del Fehmarn Bælt (2014)
 - Linea ferroviaria di accesso alla Danimarca a partire dall'Öresund (2015)
 - Linea ferroviaria di accesso in Germania a partire da Amburgo (2015)
 - Linea ferroviaria Hannover-Amburgo/Brema (2015).
21. Autostrade del mare
- Progetti di interesse comune individuati conformemente all'articolo 12 *bis* e concernenti le autostrade del mare seguenti:
- Autostrada del Mar Baltico (che collega gli Stati membri del Mar Baltico a quelli dell'Europa centrale e occidentale) incluso il collegamento attraverso il canale Mare del Nord/Mar Baltico (Canale di Kiel) (2010)
 - Autostrada del mare dell'Europa occidentale (che collega il Portogallo e la Spagna via l'Arco atlantico, al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda) (2010)
 - Autostrada del mare dell'Europa sudorientale (che collega il Mare Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro) (2010)
 - Autostrada del mare dell'Europa sudoccidentale (Mediterraneo occidentale), che collega Spagna, Francia, Italia, compresa Malta, e che collega l'autostrada del mare dell'Europa sudorientale ⁽²⁾ (2010).
22. Asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda ⁽³⁾
- Linea ferroviaria frontiera greco-bulgara-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015)
 - Linea ferroviaria Curtici-Braşov (verso Bucarest e Constanta) (2010)
 - Linea ferroviaria Budapest-Vienna (2010), sezione transfrontaliera
 - Linea ferroviaria Břeclav-Praga-Norimberga (2010), con la sezione transfrontaliera di Norimberga-Praga
- Asse ferroviario Praga-Linz (2016).

⁽¹⁾ Parte di questo asse corrisponde alla definizione del corridoio paneuropeo VII.

⁽²⁾ Anche verso il Mar Nero.

⁽³⁾ Questo asse principale corrisponde in larga misura alla definizione del corridoio paneuropeo IV.

23. Asse ferroviario Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna ⁽¹⁾
 - Linea ferroviaria Danzica-Varsavia-Katowice (2015)
 - Linea ferroviaria Katowice-Břeclav (2010)
 - Linea Katowice-Žilina-Nove Mesto n.V. (2010).
24. Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa
 - Lione-Mulhouse-Mülheim ⁽²⁾ con la sezione transfrontaliera Mulhouse-Mülheim (2018)
 - Genova-Milano/Novara-frontiera svizzera (2013)
 - Basilea-Karlsruhe (2015)
 - Francoforte-Mannheim (2012)
 - Duisburg-Emmerich (2009) ⁽³⁾
 - “Ferrovia del Reno” Rheidt-Anversa, sezione transfrontaliera (2010).
25. Asse autostradale Danzica-Brno/Bratislava-Vienna ⁽⁴⁾
 - Autostrada Danzica-Katowice (2010)
 - Autostrada Katowice-Brno/Žilina (2010), sezione transfrontaliera
 - Autostrada Brno-Vienna (2009), sezione transfrontaliera.
26. Asse ferroviario/stradale Irlanda/Regno Unito/Europa continentale
 - Asse stradale/ferroviario che collega Dublino verso nord (Belfast-Larne) e verso sud (Cork) (2010) ⁽⁵⁾
 - Asse stradale/ferroviario Hull-Liverpool (2015)
 - Linea ferroviaria Felixstowe-Nuneaton (2011)
 - Linea ferroviaria Crewe-Holyhead (2008).
27. “Rail Baltica”: asse Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
 - Varsavia-Kaunas (2010)
 - Kaunas-Riga (2014)
 - Riga-Tallin (2016).
28. “Eurocaprail” sull’asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo
 - Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo (2012).
29. Asse ferroviario del corridoio intermodale ionico/adriatico
 - Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
 - Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014).
30. Via navigabile interna Senna-Schelda
 - miglioramento della navigabilità Deulemont-Gand (2012-2014-2016)
 - canale Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016).

Tra parentesi figura la data di completamento dei lavori convenuta in precedenza. Le date di completamento dei lavori dei progetti da 1 a 20 e del progetto 30 e i dettagli relativi alle sezioni sono quelli indicati nella relazione del gruppo ad alto livello, quando questi ultimi sono stati effettivamente individuati.»

⁽¹⁾ Questo asse principale corrisponde in larga misura alla definizione del corridoio paneuropeo VI.

⁽²⁾ Comprendente il TGV Reno-Rodano, escluso il ramo ovest.

⁽³⁾ Il progetto n. 5 (linea della Betuwe) collega Rotterdam a Emmerich.

⁽⁴⁾ Questo asse principale corrisponde in larga misura alla definizione del corridoio paneuropeo VI.

⁽⁵⁾ Comprendente il progetto n. 13 di Essen: asse stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux.