REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/6 DELLA COMMISSIONE

del 5 gennaio 2017

concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE ([1]), in particolare l'articolo 47, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) L'obiettivo del piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS — European Rail Traffic Management System) è garantire che i veicoli di cui al punto 1.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione ([2]) dotati di ERTMS possano progressivamente accedere a un numero crescente di linee, porti, terminali e impianti di smistamento senza bisogno di sistemi di classe B in aggiunta all'ERTMS. Il piano europeo di implementazione dell'ERTMS, istituito dalla decisione 2012/88/UE della Commissione ([3]), dovrebbe essere adattato per tener conto dello stato di implementazione dell'ERTMS negli Stati membri e per allinearlo alle disposizioni dell'articolo 39, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1315/2013 e alla definizione di corridoi della rete centrale di cui all'articolo 2, paragrafo 14, del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]). Tale piano, in combinazione con il piano nazionale di implementazione di cui al punto 7.4.4 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919, dovrebbe dare ai proprietari di veicoli una visibilità sufficiente per consentire un'appropriata pianificazione delle loro attività.

(2) Il piano di implementazione per i corridoi della rete centrale dovrebbe includere stazioni, raccordi, l'accesso ai principali porti marittimi e interni, aeroporti, terminali ferroviari/stradali e componenti dell'infrastruttura di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1315/2013, in quanto essi sono essenziali per realizzare l'interoperabilità nella rete ferroviaria europea.

(3) La piena conformità al regolamento (UE) 2016/919 è un presupposto essenziale per l'implementazione dell'ERTMS. Gli Stati membri non hanno ancora conseguito tale obiettivo, in particolare perché hanno messo in atto soluzioni nazionali o specifiche per progetto.

(4) Per la nuova implementazione dell'ERTMS a terra gli Stati membri dovrebbero utilizzare il più recente gruppo di specifiche, di cui all'allegato A del regolamento (UE) 2016/919, che corregge gli errori e le interpretazioni errate della baseline precedente, comporta soluzioni tecniche più semplici e garantisce la compatibilità con le unità di bordo della baseline 3.

(5) Le regole di implementazione a terra sono complementari alle regole di implementazione di bordo di cui al regolamento (UE) 2016/919; è pertanto necessario allineare il piano europeo di implementazione dell'ERTMS alle specifiche tecniche di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» di cui al suddetto regolamento.

(6) L'installazione dell'ERTMS in corrispondenza delle sezioni transfrontaliere potrebbe risultare tecnicamente difficile e pertanto dovrebbe essere oggetto di un intervento prioritario da parte dell'Unione, degli Stati membri e dei gestori dell'infrastruttura interessati. I corridoi merci ferroviari ai sensi del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]) potrebbero svolgere anch'essi un ruolo cruciale nell'implementazione dell'ERTMS nelle sezioni transfrontaliere, in particolare mediante l'attuazione di soluzioni coordinate.

([1]) (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).
([2]) Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).
([3]) Decisione 2012/88/UE della Commissione, del 25 gennaio 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi controllo-comando e segnalamento (GU L 51 del 23.2.2012, pag. 1).
([4]) Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).
([5]) 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).

(7) Poiché la sincronizzazione dell'implementazione transfrontaliera è un elemento importante per il settore delle imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura interessati dovrebbero firmare un accordo che garantisca il coordinamento delle date e delle soluzioni tecniche. In caso di disaccordo, la Commissione può fornire un sostegno nella ricerca di soluzioni.

(8) Al fine di seguire i progressi fatti nell'installazione dell'ERTMS nei corridoi della rete centrale, gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione la tempestiva attuazione nelle rispettive sezioni mediante il sistema TENtec e il registro europeo delle infrastrutture. La proroga dei termini pertinenti può essere concessa su richiesta dello Stato membro e solo in circostanze eccezionali.

(9) La revisione del regolamento (UE) n. 1316/2013 potrebbe avere ripercussioni sull'allineamento dei corridoi della rete centrale. Il presente regolamento dovrebbe essere riveduto di conseguenza. Esso stabilisce le date di attuazione nelle sezioni di corridoi in cui l'ERTMS può essere messo in funzione entro il 2023. Tutte le date posteriori al 2023 saranno soggette a riesame entro il 31 dicembre 2023 in rapporto all'orizzonte temporale di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 con l'obiettivo di un calendario di attuazione realistico e per individuare possibili termini di attuazione anteriori.

(10) A decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento, che è un atto di esecuzione ai sensi dell'articolo 13 del regolamento (UE) 2016/919, i punti 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 e 7.3.5 dell'allegato III della decisione 2012/88/UE cesseranno di applicarsi. Il punto 7.3.2.3 non dovrebbe tuttavia essere disciplinato dal presente regolamento, poiché è al di fuori del campo di applicazione della sua base giuridica. Il punto 7.3.2.3 dell'allegato III della decisione 2012/88/UE dovrebbe pertanto continuare ad applicarsi fino all'adozione di un altro atto di esecuzione.

(11) Per quanto riguarda le linee ad alta velocità situate nei corridoi della rete centrale oggetto del presente regolamento, se una delle condizioni di cui all'allegato III, punto 7.3.2.3, della decisione 2012/88/UE è soddisfatta prima della data specificata per la stessa sezione all'allegato I, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria dovrebbero installare l'ERTMS a terra sulla sezione interessata conformemente a tale disposizione.

(12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 52 del regolamento (UE) n. 1315/2013,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce il calendario per l'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario («ERTMS») nei corridoi della rete centrale di cui all'allegato I.

2. Il presente regolamento non si applica all'implementazione dell'ERTMS di bordo di cui all'allegato III, punto 7.3.3, della decisione 2012/88/UE.

Articolo 2

Regole di implementazione specifiche del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS — European Train Control System) riguardanti gli impianti di terra

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono ad attrezzare i corridoi della rete centrale con l'ERTMS e lo mettono in funzione in tali corridoi entro le date specificate all'allegato I del presente regolamento, anche nelle stazioni e nei raccordi ferroviari. Il collegamento ferroviario agli elementi elencati all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013 e ai componenti dell'infrastruttura di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1315/2013 situati nel corridoio della rete centrale sono installati e messi in funzione alla data specificata per la rispettiva sezione di corridoio della rete centrale.

L'implementazione è conforme all'articolo 1, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 2, lettera c, e all'articolo 39, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1315/2013.

2. Un corridoio della rete centrale è considerato attrezzato di ERTMS quando la messa in servizio di quest'ultimo è autorizzata a norma dell'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio [1] o dell'articolo 18 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio [2], consentendo in traffico di passeggeri e di merci in entrambe le direzioni, in particolare in caso di perturbazioni o di lavori e, nella misura necessaria per le operazioni di veicoli dotati unicamente di ERTMS, sui binari di manovra.

3. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria, operando in collaborazione, si impegnano a installare e mettere in funzione l'ERTMS nelle sezioni transfrontaliere contemporaneamente e in modo tecnicamente coerente. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria, dopo aver consultato le imprese ferroviarie interessate, firmano un accordo sugli aspetti tecnici e operativi dell'implementazione in ciascuna sezione transfrontaliera. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria concludono tale accordo al più tardi un anno prima della prima delle date di implementazione applicabili alla sezione transfrontaliera interessata. Tale accordo prevede disposizioni transitorie volte a tenere conto delle necessità delle operazioni transfrontaliere delle imprese ferroviarie. In caso di disaccordo gli Stati membri interessati avviano un dialogo attivo al fine di trovare soluzioni comuni convergenti e possono chiedere il sostegno della Commissione. Gli Stati membri comunicano tali accordi alla Commissione entro un mese dalla loro conclusione.

4. Le date di ultimazione dei lavori stabilite negli accordi per i progetti cofinanziati dall'Unione che sono anteriori alla date stabilite all'allegato I prevalgono su queste ultime.

5. Gli Stati membri possono decidere di mantenere i sistemi esistenti di classe B, quali definiti al punto 2.2 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919. Entro le date di cui all'allegato I i veicoli di cui al punto 1.1. dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 dotati di ERTMS in una versione compatibile con l'attrezzatura a terra avranno accesso a tali linee e ai componenti dell'infrastruttura di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1315/2013 senza dover essere muniti di un sistema di classe B.

Articolo 3

Notifiche

1. Una volta che l'ERTMS è messo in funzione in una sezione di corridoio della rete centrale, lo Stato membro interessato ne informa la Commissione entro un mese tramite i sistemi stabiliti all'articolo 49, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013 e all'articolo 5, paragrafo 1, della decisione 2014/880/UE della Commissione [3].

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione qualsiasi ritardo nella messa in funzione dell'ERTMS su una data sezione di corridoio della rete centrale da attrezzare. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria informano di conseguenza gli Stati membri in merito a tali ritardi.

3. Nel notificare i ritardi di cui al paragrafo 2, lo Stato membro interessato trasmette alla Commissione un fascicolo contenente una descrizione tecnica del progetto e indicante una nuova data di messa in funzione dell'ERTMS. Il fascicolo specifica le cause del ritardo e indica le misure correttive adottate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

4. Se il ritardo è dovuto a una circostanza eccezionale, la Commissione può accettare di prorogare il termine pertinente al massimo di tre anni. Se è concessa una proroga, lo Stato membro procede alle necessarie modifiche del suo piano nazionale di implementazione di cui al punto 7.4.4 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 entro un mese dalla concessione di tale proroga.

Una circostanza eccezionale ai sensi del primo comma è una circostanza derivante dalla fase di pianificazione che è connessa a specifici rilevamenti geologici, alla protezione dell'ambiente o delle specie, a ritrovamenti archeologici, a procedure di autorizzazione, all'esecuzione di una valutazione dell'impatto ambientale a norma della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio [4] oppure una circostanza derivante dalle fasi di costruzione e autorizzazione, che sono al di fuori del controllo del promotore del progetto e non rientrano nella categoria dei rischi normali che dovrebbero essere affrontati a livello di gestione del progetto in questo tipo di progetti.

---

[1] Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).
[2] Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).
[3] Decisione di esecuzione 2014/880/UE della Commissione, del 26 novembre 2014, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2011/633/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489).
[4] Direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 124 del 25.4.2014, pag. 1).

5. Se un atto legislativo modifica le specifiche dell'ERTMS stabilite nel regolamento (UE) 2016/919 in modo incompatibile, gli Stati membri forniscono alla Commissione un'analisi dell'impatto dell'applicazione del riferimento giuridico modificato sulla loro rete e sulla pianificazione dell'ERTMS senza irragionevoli ritardi e almeno al momento del parere formale del comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797. Se si può dimostrare un impatto diretto delle modifiche in termini di costi o di calendario per specifiche attuazioni, l'allegato I è adattato di conseguenza.

Articolo 4

Riesame

Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione, previa consultazione con gli Stati membri e con l'assistenza del coordinatore europeo dell'ERTMS, di cui all'articolo 45 del regolamento (UE) n. 1315/2013, procede a un riesame delle date posteriori al 1° gennaio fissate nell'allegato I del presente regolamento.

Articolo 5

Riferimenti

I riferimenti all'allegato III della decisione 2012/88/UE si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato II.

Articolo 6

Entrata in vigore

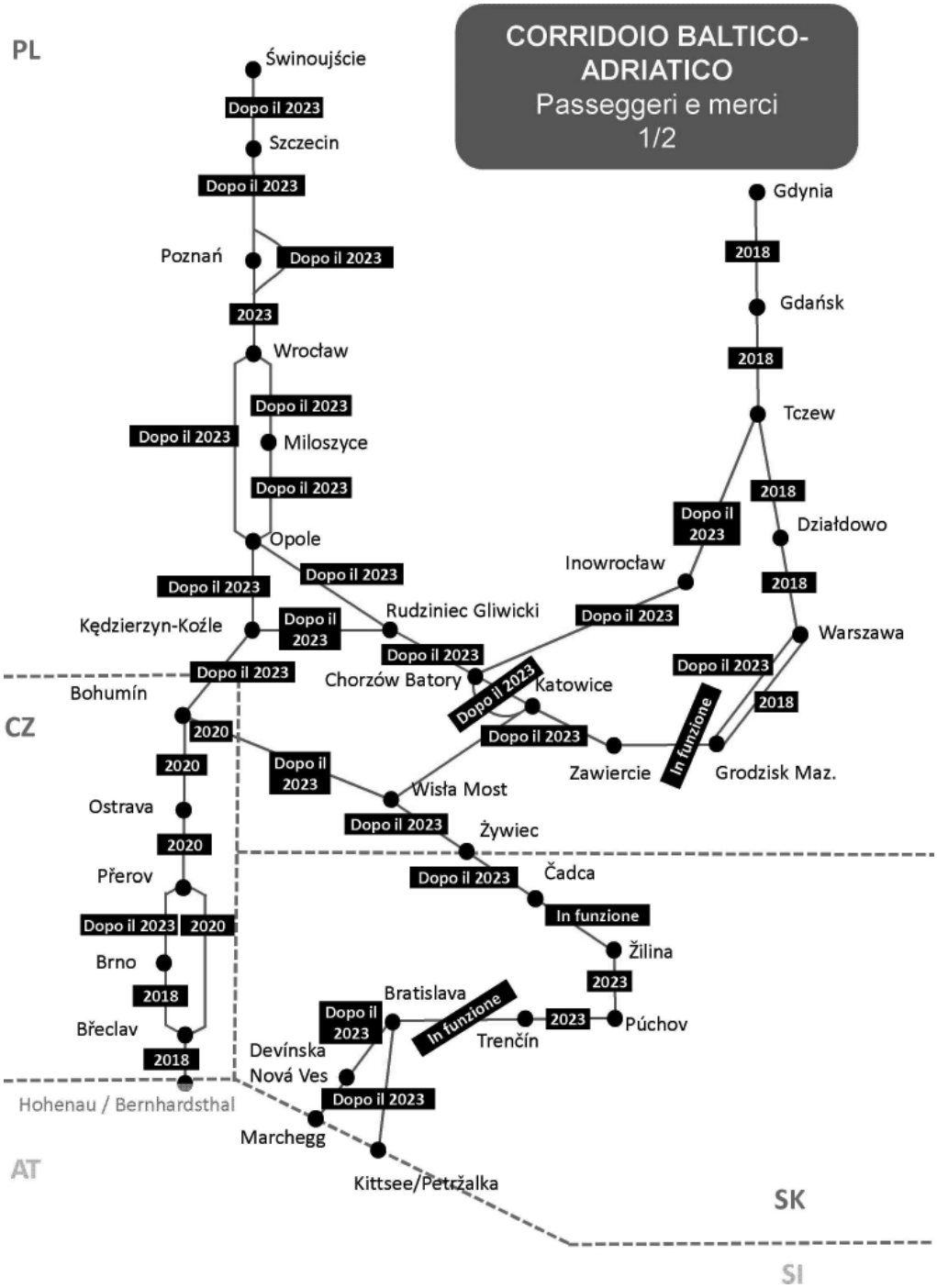
Il presente regolamento entra in vigore il 26 gennaio 2017.

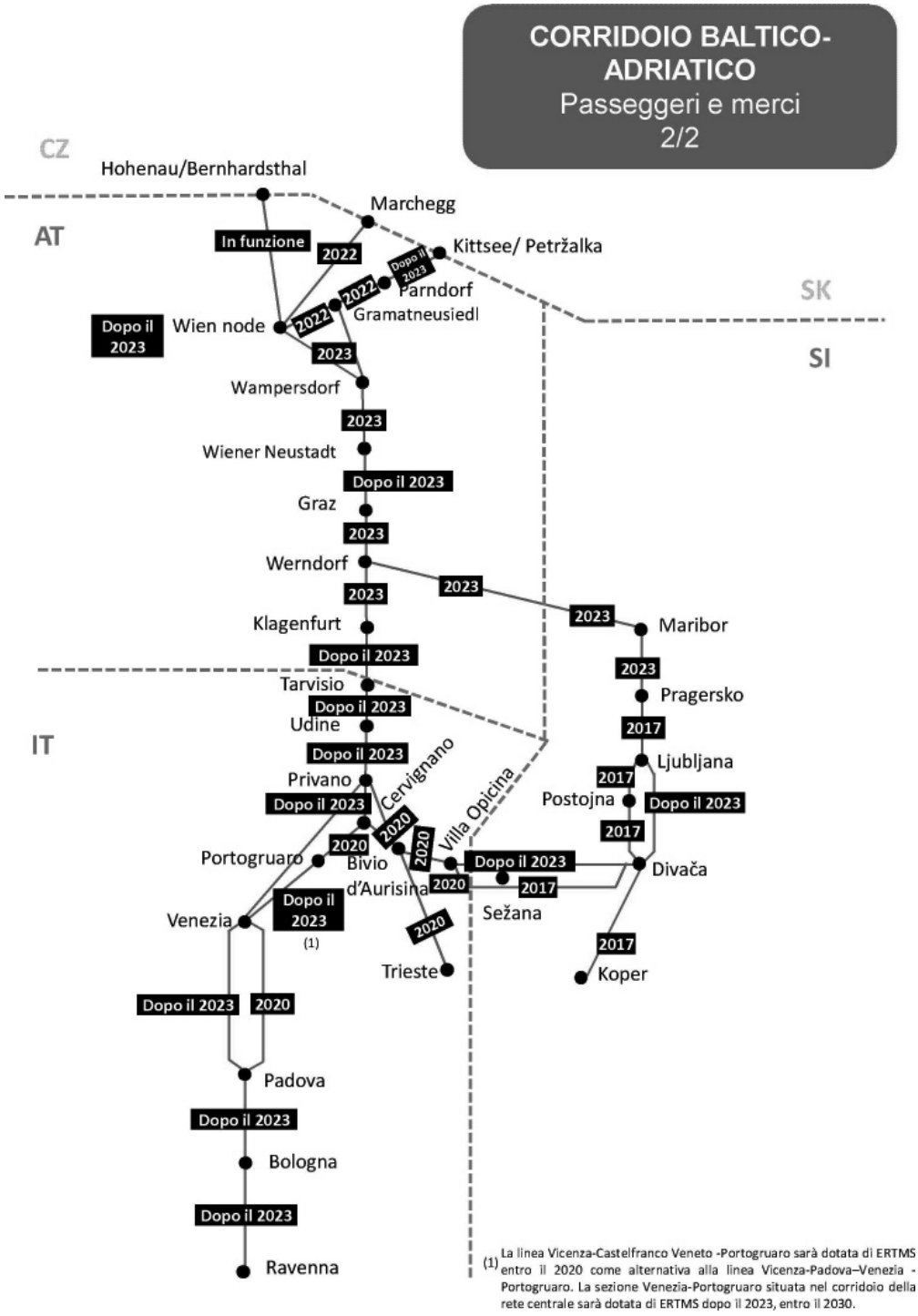
Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

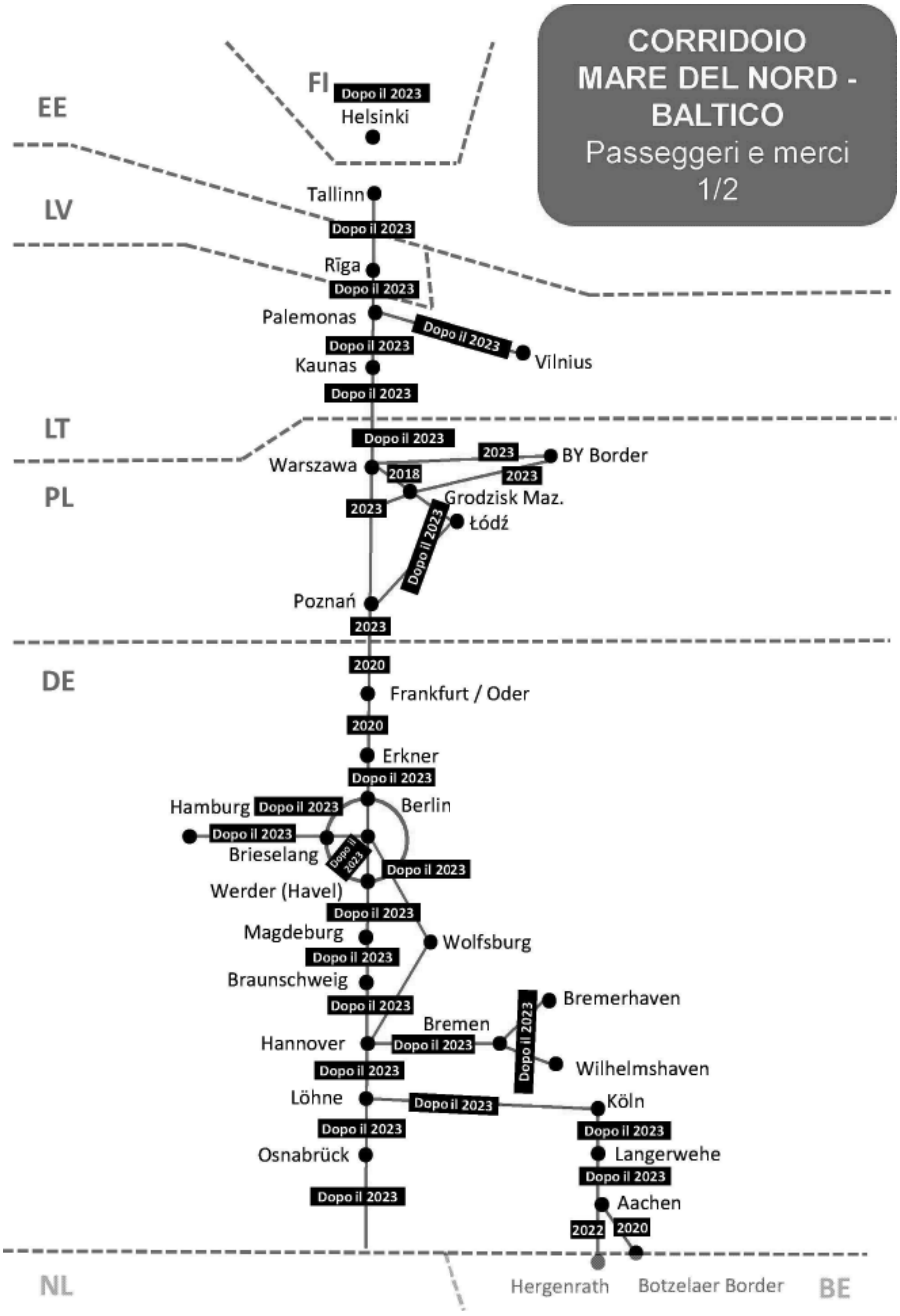
Fatto a Bruxelles, il 5 gennaio 2017

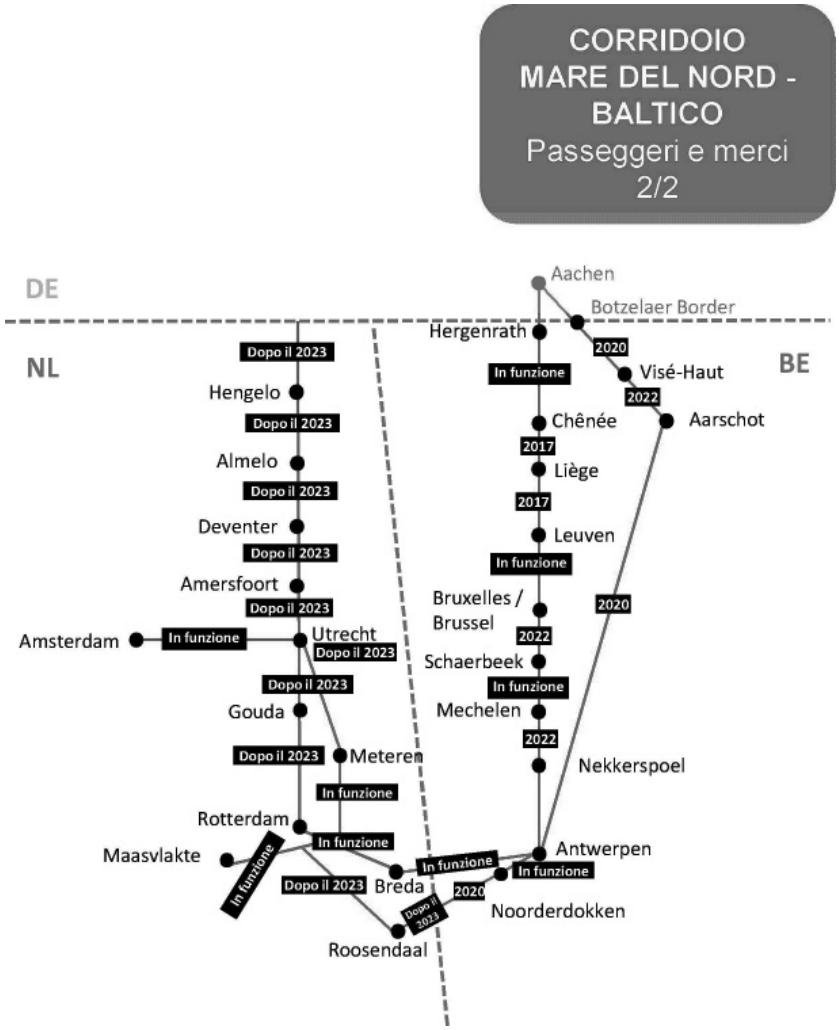
Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

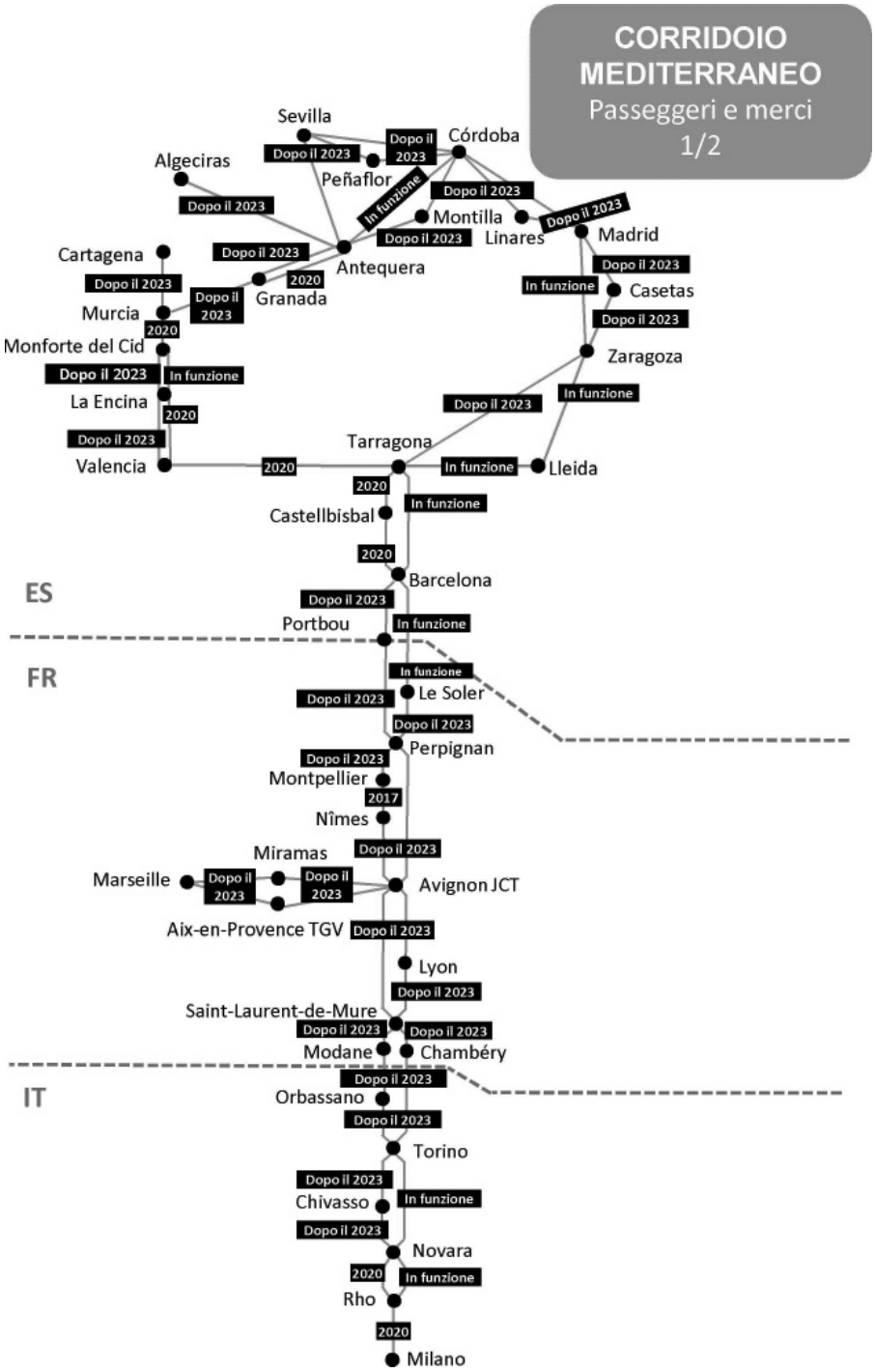
ALLEGATO I

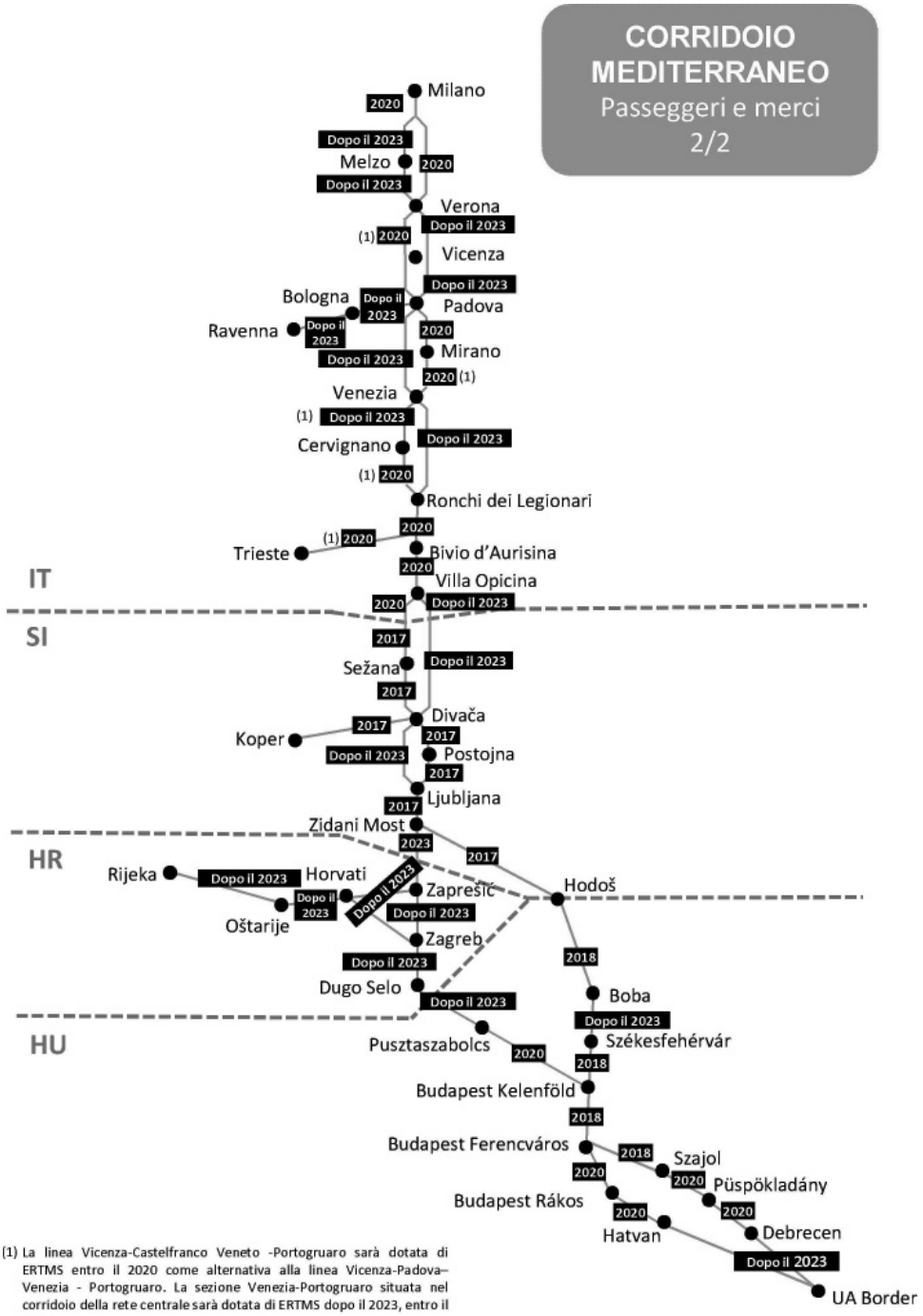

CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO
Passeggeri e merci
1/2
PL
Świnoujście
Dopo il 2023
Szczecin
Dopo il 2023
Poznań
Dopo il 2023
2023
Wrocław
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Miloszyce
Dopo il 2023
Opole
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Kędzierzyn-Koźle
Dopo il 2023
Rudziniec Gliwicki
Dopo il 2023
Chorzów Batory
Dopo il 2023
Katowice
Dopo il 2023
Bohumín
CZ
2020
2020
Ostrava
2020
Přerov
Dopo il 2023
2020
Brno
2018
Břeclav
2018
Hohenau / Bernhardsthal
AT
Dopo il 2023
Wisła Most
Dopo il 2023
Żywiec
Dopo il 2023
Čadca
In funzione
Žilina
2023
Bratislava
Dopo il 2023
In funzione
Trenčín
2023
Púchov
Devínska
Nová Ves
Dopo il 2023
Marchegg
Kittsee/Petržalka
SK
SI
Gdynia
2018
Gdańsk
2018
Tczew
2018
Dopo il 2023
Działdowo
Inowrocław
2018
Dopo il 2023
Warszawa
Dopo il 2023
2018
In funzione
Zawiercie
Grodzisk Maz.


CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO
Passeggeri e merci
2/2
CZ
Hohenau/Bernhardsthal
Marchegg
AT
In funzione
2022
Dopo il 2023
Kittsee/ Petržalka
2022
Parndorf
SK
Dopo il 2023
Wien node
2022
Gramatneusiedl
2023
SI
Wampersdorf
2023
Wiener Neustadt
Dopo il 2023
Graz
2023
Werndorf
2023
2023
2023
Klagenfurt
Maribor
Dopo il 2023
2023
Tarvisio
Pragersko
Dopo il 2023
Udine
2017
IT
Dopo il 2023
Ljubljana
Privano
Cervignano
Villa Opicina
2017
Postojna
Dopo il 2023
Dopo il 2023
2020
2020
2017
Portogruaro
2020
Bivio d'Aurisina
Dopo il 2023
Divača
2020
2017
Dopo il 2023
Venezia
(1)
Sežana
2020
2017
Trieste
Koper
Dopo il 2023
2020
Padova
Dopo il 2023
Bologna
Dopo il 2023
Ravenna
(1) La linea Vicenza-Castelfranco Veneto -Portogruaro sarà dotata di ERTMS entro il 2020 come alternativa alla linea Vicenza-Padova–Venezia - Portogruaro. La sezione Venezia-Portogruaro situata nel corridoio della rete centrale sarà dotata di ERTMS dopo il 2023, entro il 2030.

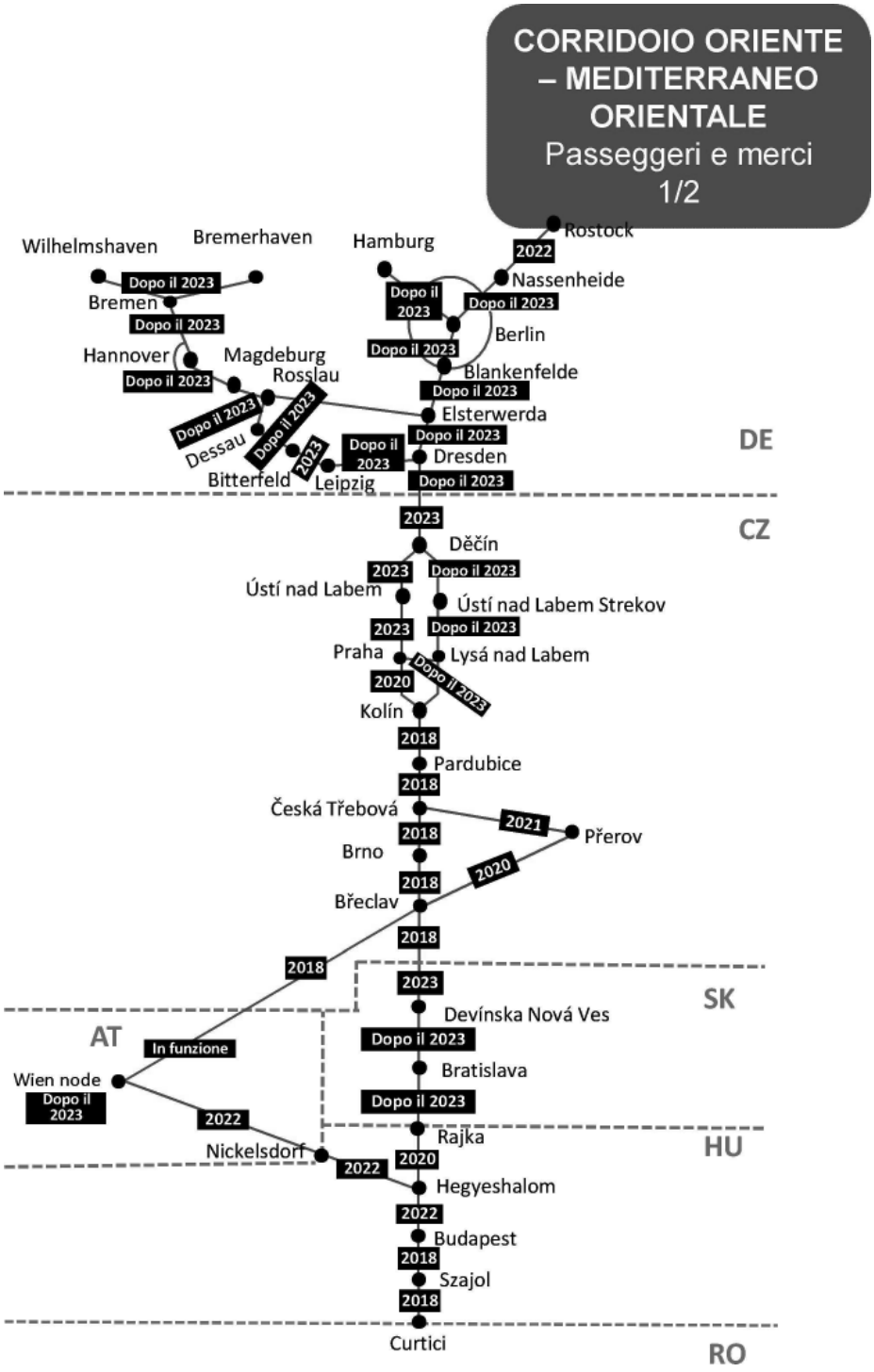

CORRIDOIO
MARE DEL NORD - BALTICO
Passeggeri e merci
1/2
EE
FI
Dopo il 2023
Helsinki
LV
Tallinn
Dopo il 2023
Rīga
Dopo il 2023
Palemonas
Dopo il 2023
Vilnius
Dopo il 2023
Kaunas
Dopo il 2023
LT
Dopo il 2023
Warszawa
2023
BY Border
2018
2023
PL
Grodzisk Maz.
2023
Łódź
Dopo il 2023
Poznań
2023
DE
2020
Frankfurt / Oder
2020
Erkner
Dopo il 2023
Hamburg
Dopo il 2023
Berlin
Dopo il 2023
Brieselang
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Werder (Havel)
Dopo il 2023
Magdeburg
Wolfsburg
Dopo il 2023
Braunschweig
Dopo il 2023
Bremerhaven
Bremen
Dopo il 2023
Hannover
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Wilhelmshaven
Dopo il 2023
Löhne
Dopo il 2023
Köln
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Osnabrück
Langerwehe
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Aachen
2022
2020
NL
Hergenrath
Botzelaer Border
BE

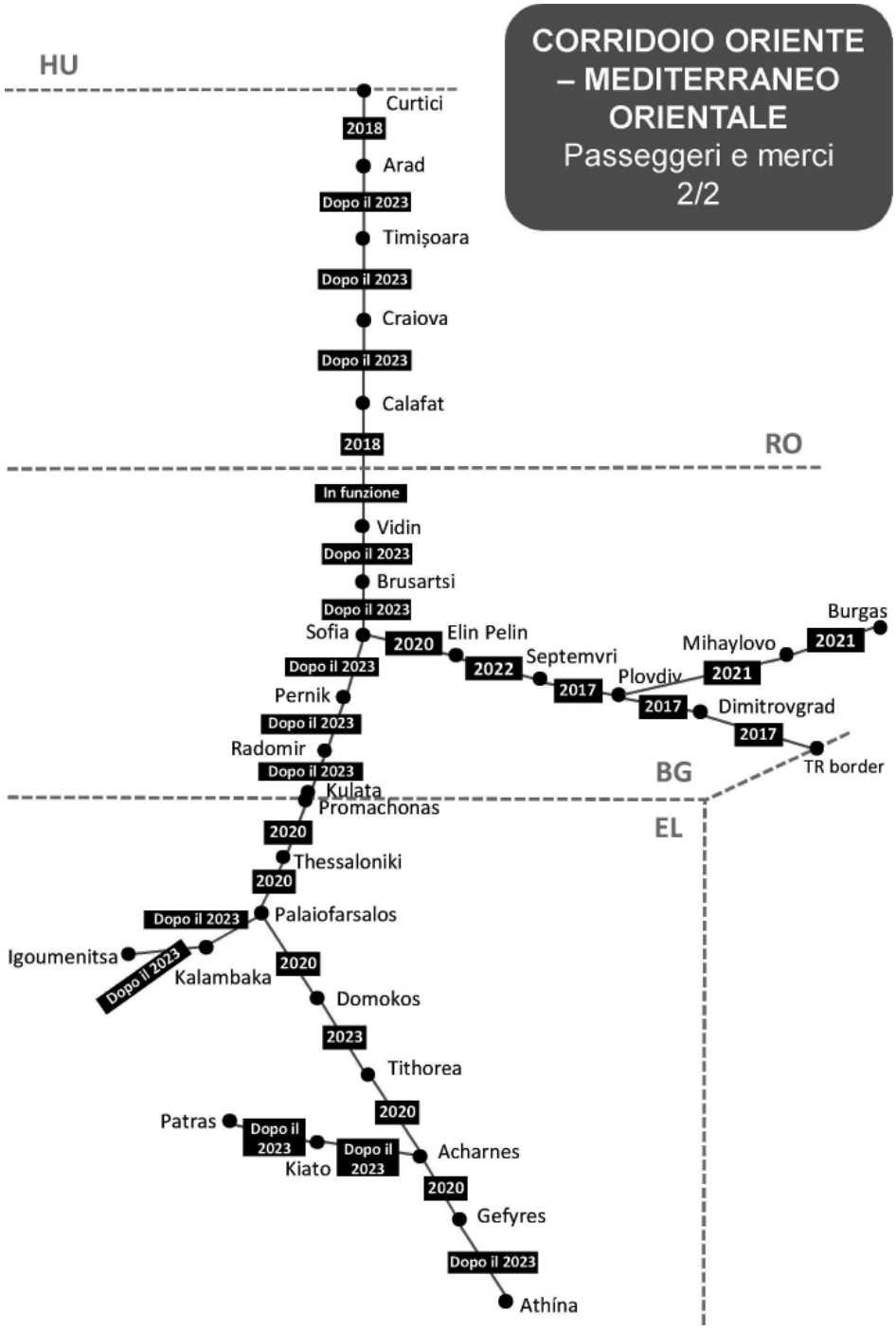

CORRIDOIO
MARE DEL NORD - BALTICO
Passeggeri e merci
2/2
DE
NL
BE
Aachen
Botzelaer Border
Hergenrath
Visé-Haut
Aarschot
Chênée
Liège
Leuven
Bruxelles / Brussel
Schaerbeek
Mechelen
Nekkerspoel
Antwerpen
Noorderdokken
Hengelo
Almelo
Deventer
Amersfoort
Amsterdam
Utrecht
Gouda
Meteren
Rotterdam
Maasvlakte
Breda
Roosendaal
Dopo il 2023
In funzione
2020
2022
2017

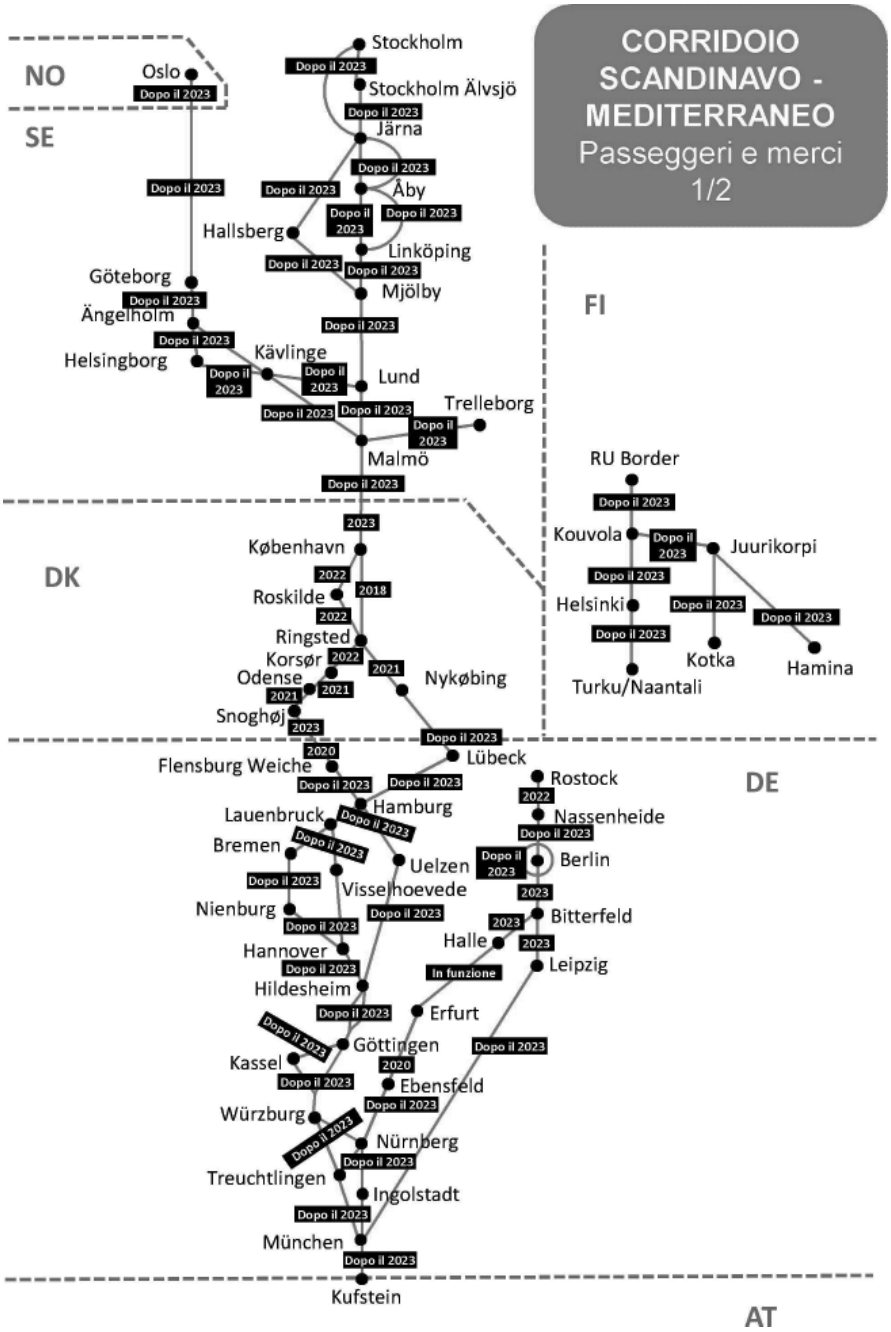

CORRIDOIO MEDITERRANEO
Passeggeri e merci
1/2
Sevilla
Córdoba
Algeciras
Peñaflor
Montilla
Linares
Madrid
Cartagena
Antequera
Granada
Casetas
Murcia
Monforte del Cid
Zaragoza
La Encina
Tarragona
Valencia
Lleida
Castellbisbal
Barcelona
ES
Portbou
FR
Le Soler
Perpignan
Montpellier
Nîmes
Miramas
Marseille
Avignon JCT
Aix-en-Provence TGV
Lyon
Saint-Laurent-de-Mure
Modane
Chambéry
IT
Orbassano
Torino
Chivasso
Novara
Rho
Milano
Dopo il 2023
In funzione
2020
2017



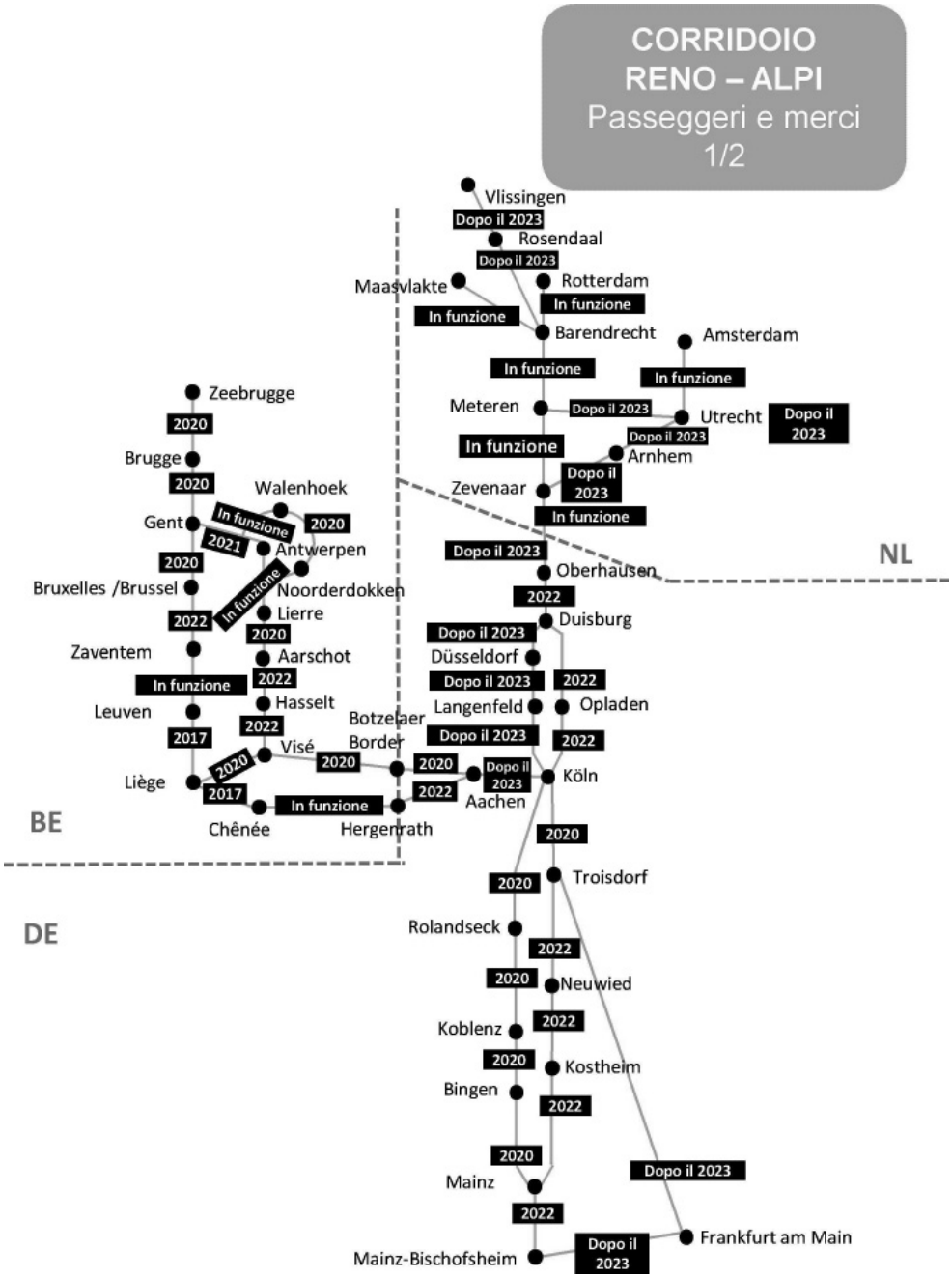
(1) La linea Vicenza-Castelfranco Veneto -Portogruaro sarà dotata di ERTMS entro il 2020 come alternativa alla linea Vicenza-Padova–Venezia - Portogruaro. La sezione Venezia-Portogruaro situata nel corridoio della rete centrale sarà dotata di ERTMS dopo il 2023, entro il 2030 .

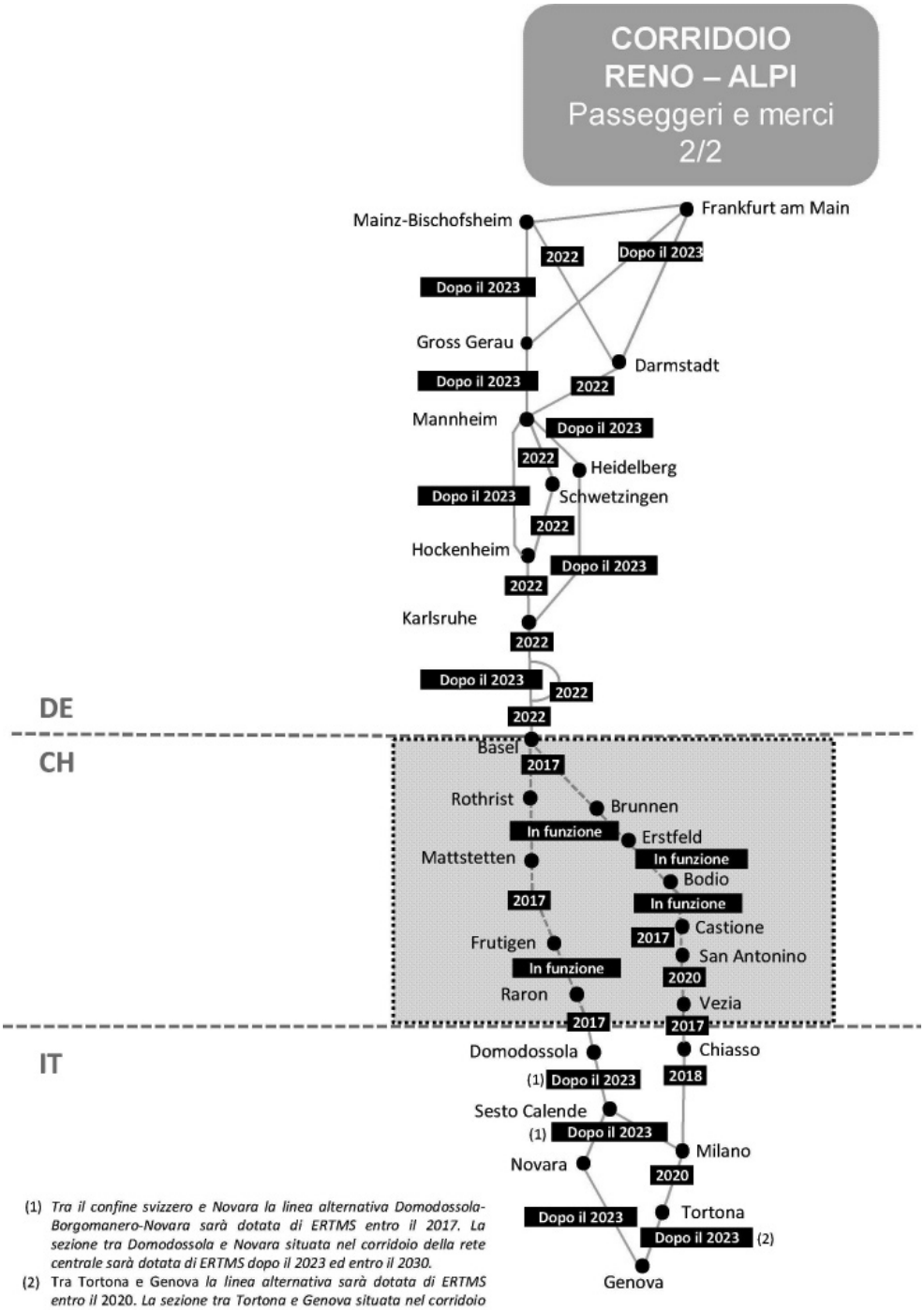

CORRIDOIO ORIENTE – MEDITERRANEO ORIENTALE
Passeggeri e merci
1/2
Rostock
2022
Nassenheide
Dopo il 2023
Berlin
Blankenfelde
Elsterwerda
Dresden
Leipzig
Bitterfeld
Dessau
Rosslau
Magdeburg
Hannover
Bremen
Wilhelmshaven
Bremerhaven
Hamburg
DE
CZ
Děčín
Ústí nad Labem
Ústí nad Labem Strekov
Praha
Lysá nad Labem
2020
Kolín
2018
Pardubice
Česká Třebová
2021
Přerov
Brno
Břeclav
SK
Devínska Nová Ves
Bratislava
AT
In funzione
Wien node
Nickelsdorf
Rajka
HU
Hegyeshalom
Budapest
Szajol
Curtici
RO


CORRIDOIO ORIENTE – MEDITERRANEO ORIENTALE
Passeggeri e merci
2/2
HU
Curtici
2018
Arad
Dopo il 2023
Timișoara
Dopo il 2023
Craiova
Dopo il 2023
Calafat
2018
RO
In funzione
Vidin
Dopo il 2023
Brusartsi
Dopo il 2023
Sofia
2020
Elin Pelin
2022
Septemvri
2017
Plovdiv
2021
Mihaylovo
2021
Burgas
2017
Dimitrovgrad
2017
TR border
Dopo il 2023
Pernik
Dopo il 2023
Radomir
Dopo il 2023
Kulata
BG
Promachonas
EL
2020
Thessaloniki
2020
Dopo il 2023
Palaiofarsalos
Igoumenitsa
Dopo il 2023
Kalambaka
2020
Domokos
2023
Tithorea
2020
Patras
Dopo il 2023
Kiato
Dopo il 2023
Acharnes
2020
Gefyres
Dopo il 2023
Athína


CORRIDOIO SCANDINAVO - MEDITERRANEO
Passeggeri e merci
1/2
NO
SE
FI
DK
DE
AT
Oslo
Stockholm
Stockholm Älvsjö
Järna
Åby
Hallsberg
Linköping
Mjölby
Göteborg
Ängelholm
Helsingborg
Kävlinge
Lund
Trelleborg
Malmö
RU Border
Kouvola
Juurikorpi
Helsinki
Kotka
Hamina
Turku/Naantali
København
Roskilde
Ringsted
Korsør
Odense
Nykøbing
Snoghøj
Lübeck
Flensburg Weiche
Rostock
Nassenheide
Hamburg
Lauenbruck
Bremen
Uelzen
Berlin
Visselhoevede
Nienburg
Bitterfeld
Halle
Hannover
Leipzig
Hildesheim
Erfurt
Göttingen
Kassel
Ebensfeld
Würzburg
Nürnberg
Treuchtlingen
Ingolstadt
München
Kufstein
Dopo il 2023
2023
2022
2021
2020
2018
In funzione

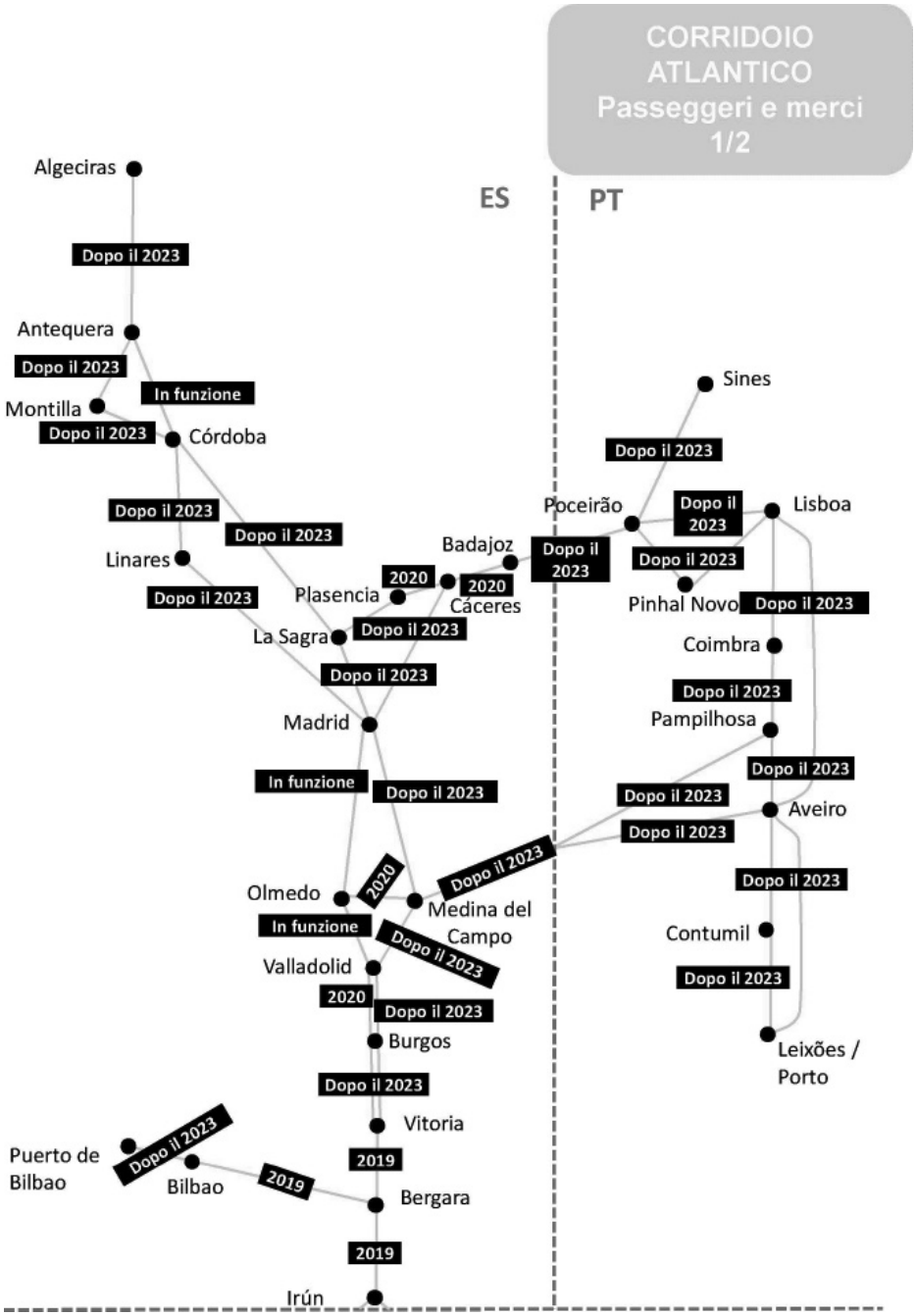
CORRIDOIO SCANDINAVO - MEDITERRANEO
Passeggeri e merci
2/2
Kufstein
AT
In funzione
Innsbruck
In funzione
Dopo il 2023
Brennero
Brennero (base tunnel)
2020
Dopo il 2023
IT
Fortezza
2020
Verona
Dopo il 2023
Bologna
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Prato
In funzione
Ancona
Dopo il 2023
La Spezia
Pisa
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Firenze
Livorno
Dopo il 2023
2018
Terontola
Orte
Dopo il 2023
Attigliano
2018
Dopo il 2023
Settebagni
2020
Roma
In funzione
Dopo il 2023
Salone
Formia
In funzione
Dopo il 2023
Napoli
Dopo il 2023
Bari
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Villa San Giovanni
Taranto
Messina
Dopo il 2023
Palermo
Dopo il 2023
Catania
Dopo il 2023
Augusta

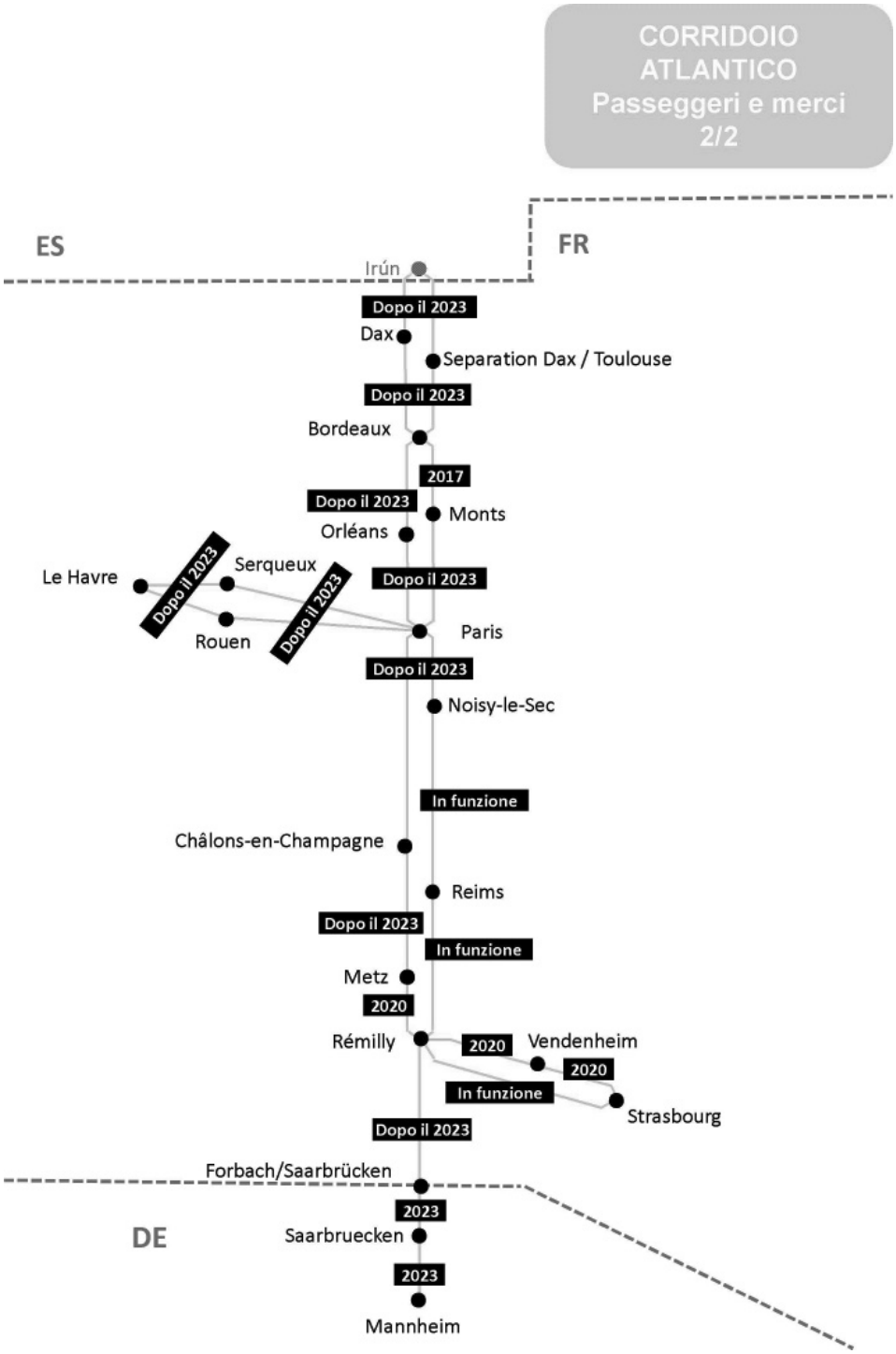

CORRIDOIO
RENO – ALPI
Passeggeri e merci
1/2
Vlissingen
Dopo il 2023
Rosendaal
Dopo il 2023
Maasvlakte
Rotterdam
In funzione
In funzione
Barendrecht
Amsterdam
In funzione
In funzione
Zeebrugge
Meteren
Dopo il 2023
Utrecht
Dopo il 2023
2020
Dopo il 2023
Brugge
In funzione
Arnhem
2020
Walenhoek
Zevenaar
Dopo il 2023
Gent
In funzione
2020
In funzione
2021
Antwerpen
Dopo il 2023
NL
2020
Oberhausen
Bruxelles /Brussel
Noorderdokken
2022
2022
Lierre
Duisburg
2020
Dopo il 2023
Zaventem
Aarschot
Düsseldorf
In funzione
2022
Dopo il 2023
2022
Leuven
Hasselt
Langenfeld
Opladen
Botzelaer
2017
2022
Border
Dopo il 2023
2022
Visé
2020
2020
2020
Dopo il 2023
Liège
Köln
2017
2022
Aachen
In funzione
BE
Chênée
Hergenrath
2020
Troisdorf
2020
DE
Rolandseck
2022
2020
Neuwied
Koblenz
2022
2020
Kostheim
Bingen
2022
2020
Dopo il 2023
Mainz
2022
Frankfurt am Main
Mainz-Bischofsheim
Dopo il 2023

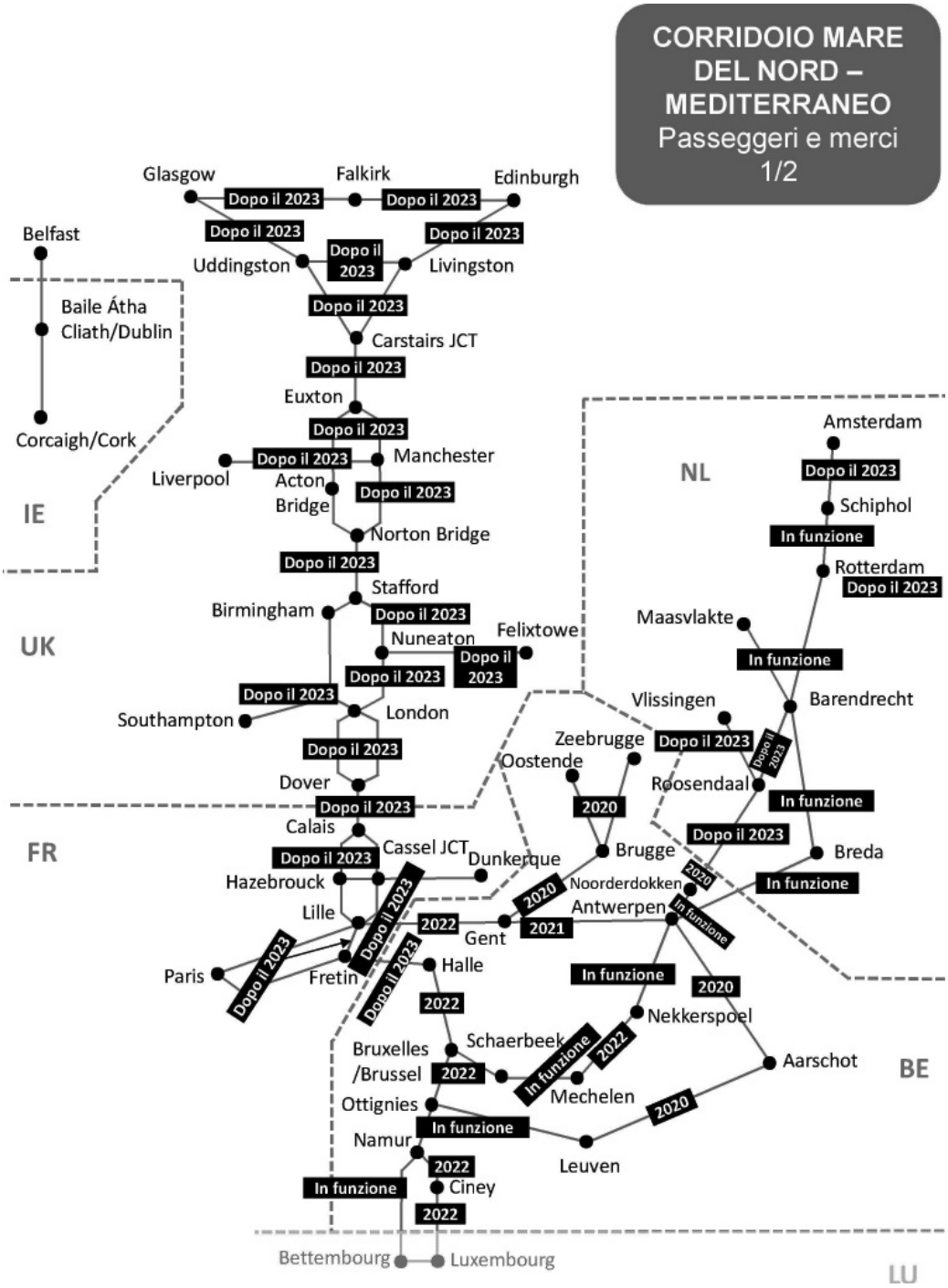


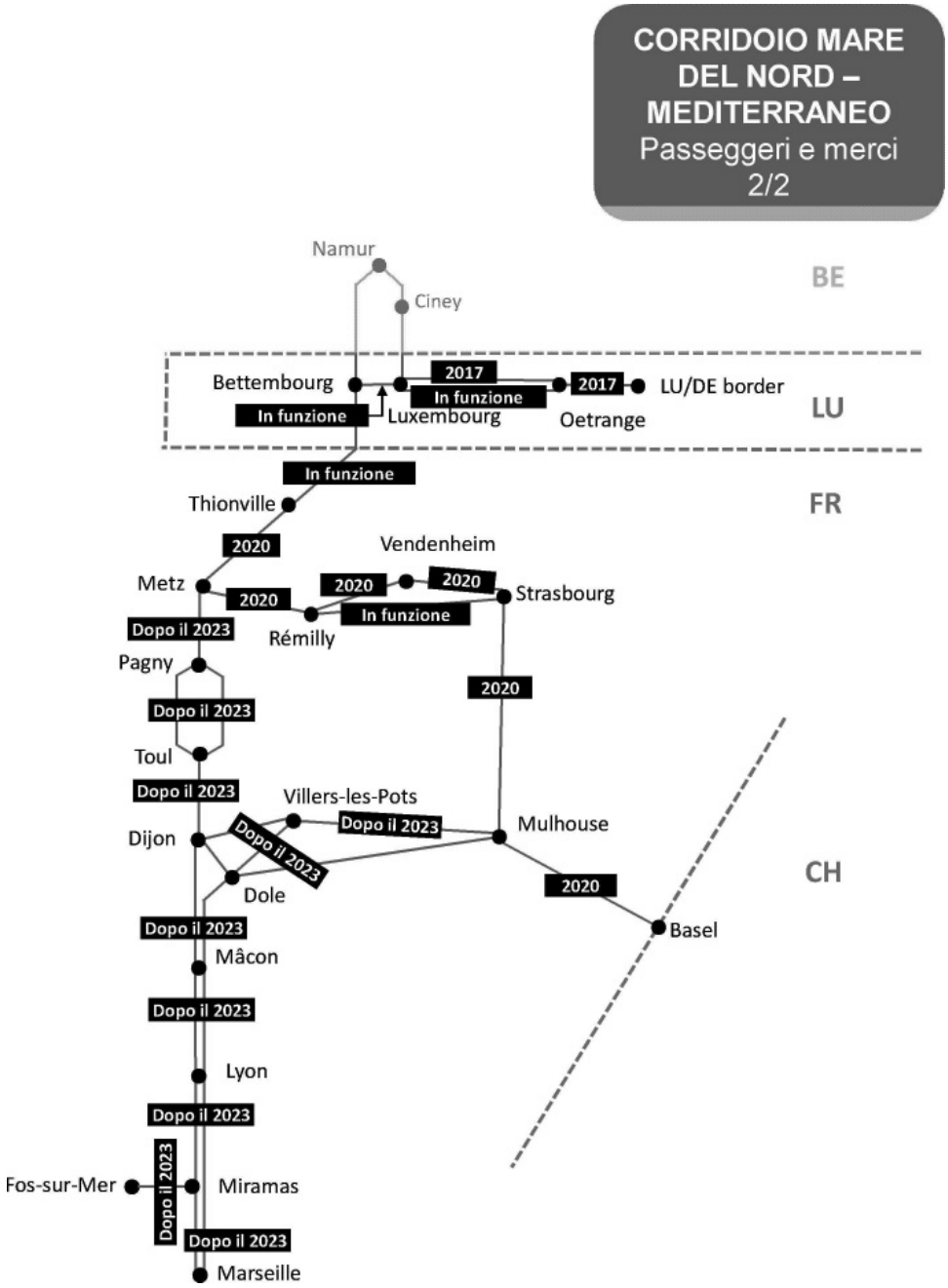
(1) *Tra il confine svizzero e Novara la linea alternativa Domodossola-Borgomanero-Novara sarà dotata di ERTMS entro il 2017. La sezione tra Domodossola e Novara situata nel corridoio della rete centrale sarà dotata di ERTMS dopo il 2023 ed entro il 2030.*

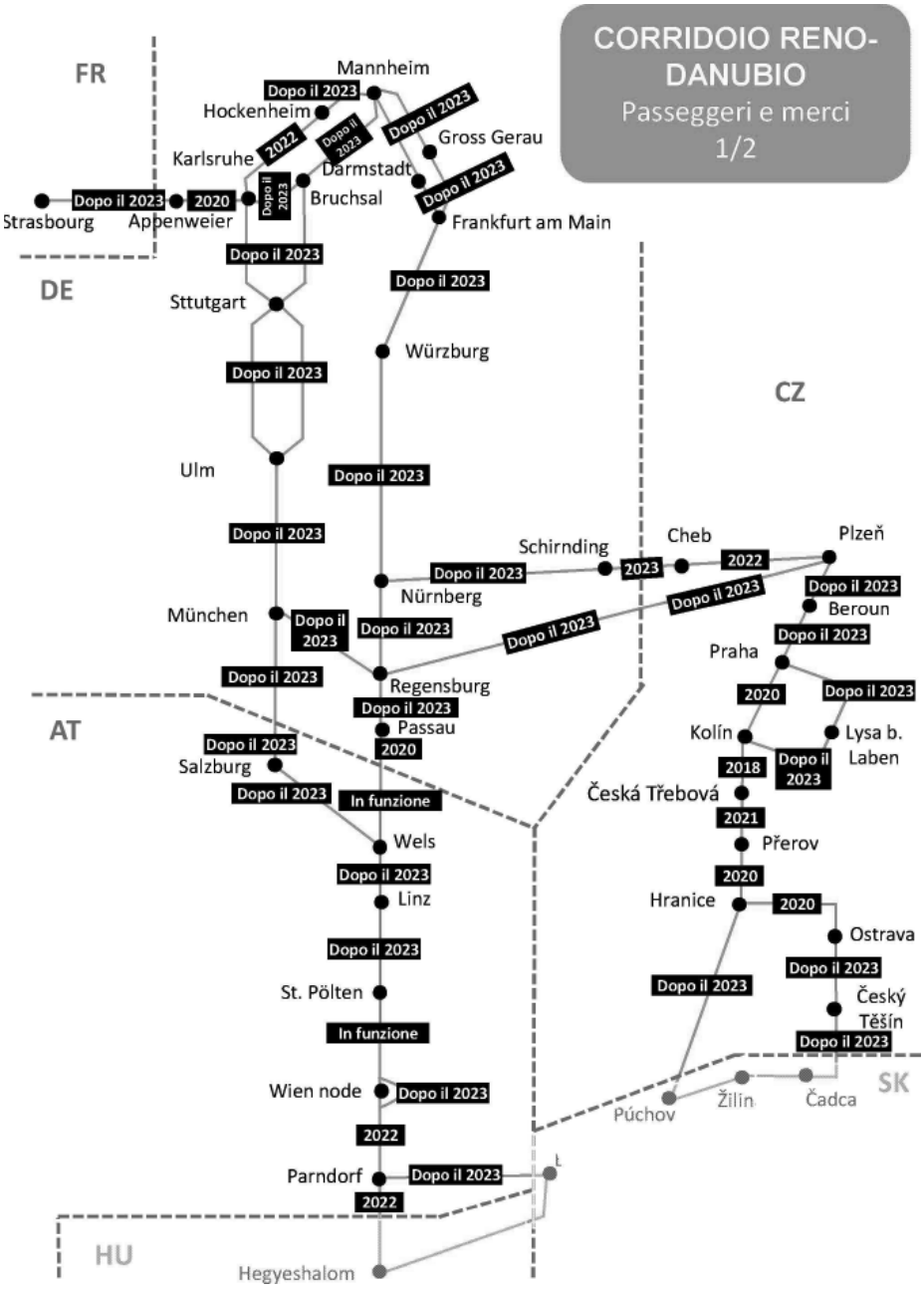
(2) Tra Tortona e Genova *la linea alternativa sarà dotata di ERTMS entro il* 2020. *La sezione tra Tortona e Genova situata nel corridoio della rete centrale sarà dotata di ERTMS dopo il 2023 ed entro il 2030.*

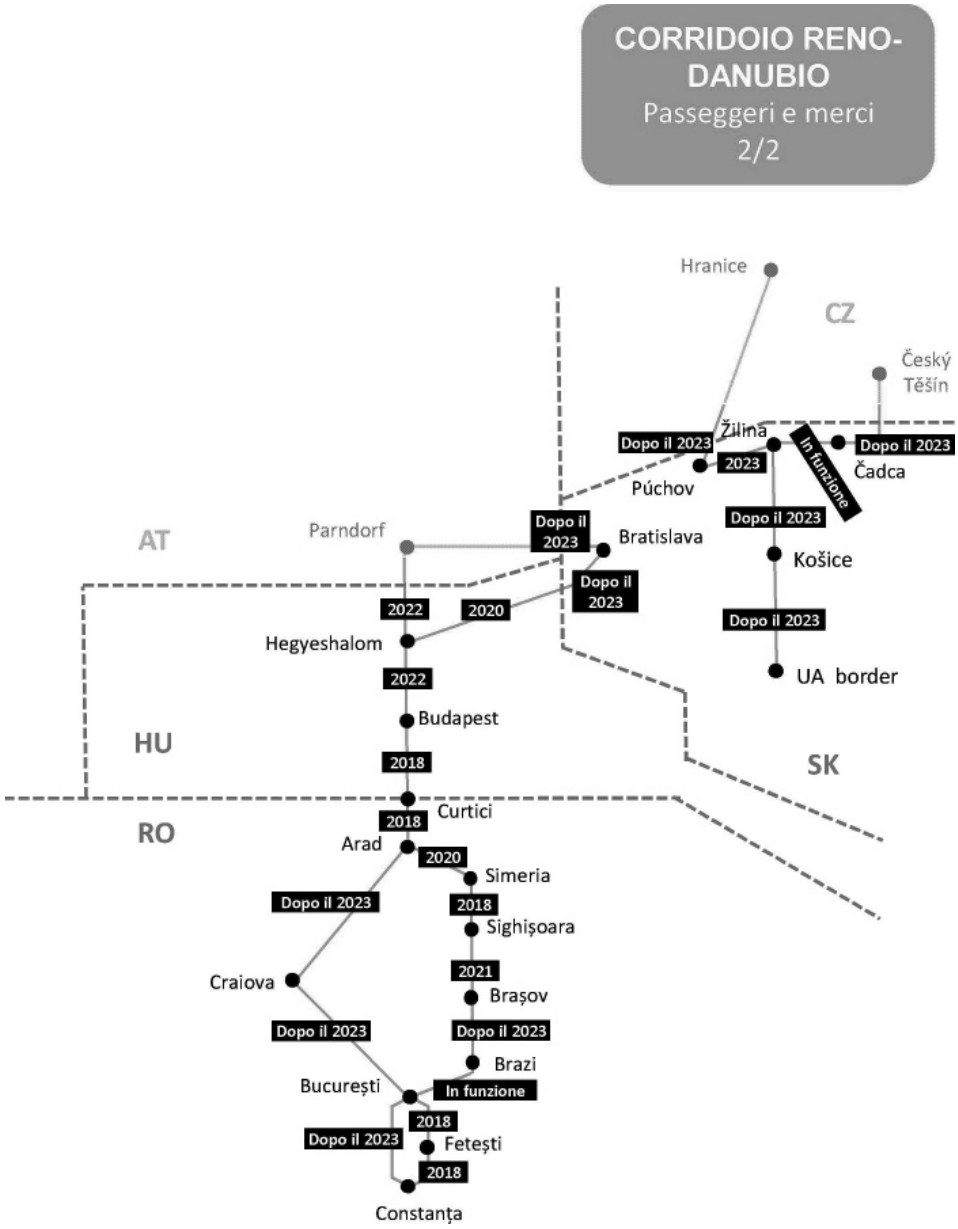

CORRIDOIO ATLANTICO
Passeggeri e merci
1/2
ES
PT
Algeciras
Dopo il 2023
Antequera
Dopo il 2023
In funzione
Montilla
Dopo il 2023
Córdoba
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Linares
Dopo il 2023
Plasencia
2020
2020
Cáceres
Badajoz
La Sagra
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Madrid
In funzione
Dopo il 2023
Olmedo
2020
Dopo il 2023
Medina del Campo
In funzione
Dopo il 2023
Valladolid
2020
Dopo il 2023
Burgos
Dopo il 2023
Vitoria
2019
Bergara
2019
Irún
Puerto de Bilbao
Dopo il 2023
Bilbao
2019
Sines
Dopo il 2023
Poceirão
Dopo il 2023
Lisboa
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Pinhal Novo
Dopo il 2023
Coimbra
Dopo il 2023
Pampilhosa
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Aveiro
Dopo il 2023
Contumil
Dopo il 2023
Leixões / Porto


CORRIDOIO
ATLANTICO
Passeggeri e merci
2/2
ES
FR
Irún
Dopo il 2023
Dax
Separation Dax / Toulouse
Dopo il 2023
Bordeaux
2017
Dopo il 2023
Monts
Orléans
Le Havre
Dopo il 2023
Serqueux
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Rouen
Paris
Dopo il 2023
Noisy-le-Sec
In funzione
Châlons-en-Champagne
Reims
Dopo il 2023
In funzione
Metz
2020
Rémilly
2020
Vendenheim
2020
In funzione
Strasbourg
Dopo il 2023
Forbach/Saarbrücken
2023
DE
Saarbruecken
2023
Mannheim


CORRIDOIO MARE DEL NORD – MEDITERRANEO
Passeggeri e merci
1/2
Glasgow
Falkirk
Edinburgh
Belfast
Uddingston
Livingston
Baile Átha Cliath/Dublin
Carstairs JCT
Euxton
Corcaigh/Cork
Liverpool
Acton Bridge
Manchester
IE
Norton Bridge
Stafford
Birmingham
Nuneaton
Felixtowe
UK
Southampton
London
Dover
Calais
FR
Cassel JCT
Dunkerque
Hazebrouck
Lille
Paris
Fretin
Halle
Gent
Bruxelles /Brussel
Schaerbeek
Mechelen
Ottignies
Namur
Ciney
Bettembourg
Luxembourg
LU
Amsterdam
NL
Schiphol
Rotterdam
Maasvlakte
Vlissingen
Barendrecht
Zeebrugge
Oostende
Roosendaal
Brugge
Noorderdokken
Antwerpen
Breda
Nekkerspoel
Aarschot
BE
Leuven
Dopo il 2023
In funzione
2020
2021
2022


CORRIDOIO MARE DEL NORD – MEDITERRANEO
Passeggeri e merci
2/2
Namur
Ciney
BE
Bettembourg
2017
In funzione
2017
LU/DE border
In funzione
Luxembourg
Oetrange
LU
In funzione
Thionville
FR
2020
Vendenheim
Metz
2020
2020
2020
Strasbourg
Dopo il 2023
Rémilly
In funzione
Pagny
2020
Dopo il 2023
Toul
Dopo il 2023
Villers-les-Pots
Dopo il 2023
Mulhouse
Dijon
Dopo il 2023
Dole
CH
2020
Basel
Dopo il 2023
Mâcon
Dopo il 2023
Lyon
Dopo il 2023
Fos-sur-Mer
Dopo il 2023
Miramas
Dopo il 2023
Marseille


CORRIDOIO RENO-DANUBIO
Passeggeri e merci
1/2
FR
DE
AT
HU
CZ
SK
Mannheim
Hockenheim
Karlsruhe
Darmstadt
Gross Gerau
Bruchsal
Frankfurt am Main
Strasbourg
Appenweier
Sttutgart
Würzburg
Ulm
München
Nürnberg
Schirnding
Cheb
Plzeň
Beroun
Praha
Regensburg
Passau
Salzburg
Kolín
Lysa b. Laben
Česká Třebová
Přerov
Wels
Linz
Hranice
Ostrava
St. Pölten
Český Těšín
Wien node
Žilin
Čadca
Púchov
Parndorf
Hegyeshalom
Dopo il 2023
2022
2020
2023
2018
2021
In funzione


CORRIDOIO RENO-DANUBIO
Passeggeri e merci
2/2
Hranice
CZ
Český Těšín
Žilina
Dopo il 2023
2023
In funzione
Dopo il 2023
Čadca
Púchov
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Bratislava
Košice
AT
Parndorf
Dopo il 2023
2022
2020
Dopo il 2023
Hegyeshalom
2022
Budapest
Dopo il 2023
UA border
HU
2018
SK
Curtici
2018
RO
Arad
2020
Simeria
Dopo il 2023
2018
Sighișoara
2021
Craiova
Brașov
Dopo il 2023
Dopo il 2023
Brazi
București
In funzione
2018
Dopo il 2023
Feteşti
2018
Constanța

ALLEGATO II

Tavola di concordanza

Decisione 2012/88/UE	Presente regolamento
Allegato III, punto 7.3.1	Articolo 1
Allegato III, punto 7.3.2	Articoli 1 e 2
Allegato III, punto 7.3.2.1	Articolo 2, paragrafo 1
Allegato III, punto 7.3.2.2	Articolo 2, paragrafo 1
Allegato III, punto 7.3.2.4	—
Allegato III, punto 7.3.2.5	Articolo 3, paragrafo 1
Allegato III, punto 7.3.2.6	Articolo 3, paragrafi 2, 3 e 4
Allegato III, punto 7.3.4	Allegato I
Allegato III, punto 7.3.5	Articolo 2, paragrafo 1

17CE0531