



La revisione del regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)

Dossier n° 68 -
21 giugno 2022

Tipo e numero atto	<i>Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio - COM(2021)812</i>
Data di adozione	<i>14 dicembre 2021</i>
Base giuridica	<i>Articoli 170-172 del TFUE</i>
Settori di intervento	<i>Rete transeuropea, rete di trasporti, infrastruttura dei trasporti, politica comune dei trasporti, progetti di interesse comune, neutralità climatica</i>
Assegnazione	<i>Commissione IX – 4 febbraio 2022</i>
Segnalazione da parte del Governo	Si

Finalità/Motivazione

La proposta di regolamento ([COM\(2021\)812](#)) **sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)**, che abroga il regolamento UE [1315/2013](#), è stata presentata il 14 dicembre 2021 dalla Commissione europea nell'ambito di un pacchetto di iniziative sulla **mobilità sostenibile**. Tale pacchetto, in linea con quanto previsto dal **Green Deal**, mira alla riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti del 90% entro il 2050.

La proposta, preceduta da una [consultazione pubblica](#) tenutasi tra il 10 febbraio e il 5 maggio 2021, si prefigge quattro obiettivi:

- aumentare l'efficienza, alleviare la congestione e **ridurre le emissioni di gas a effetto serra** e l'**inquinamento** di aria e acqua, in particolare favorendo un aumento dei trasporti ferroviari, marittimi a corto raggio e per vie navigabili interne;
- agevolare il trasporto senza soluzione di continuità promuovendo la **multimodalità** e l'**interoperabilità** tra i modi di trasporto TEN-T, integrando i nodi urbani nella rete, eliminando le strozzature e i collegamenti mancanti;
- **aumentare la resilienza** della rete TEN-T rispetto ai **cambiamenti climatici**, ad altri rischi naturali o a disastri provocati dall'uomo, anche integrando i costi delle emissioni di gas a effetto serra nell'analisi costi-benefici;
- **migliorare** l'efficienza degli strumenti di **governance** della rete, razionalizzare gli strumenti di comunicazione e monitoraggio e riesaminare la progettazione.

Si prevede l'istituzione di **nove corridoi di trasporto europei**, che sostituiscono gli attuali corridoi della rete centrale integrandoli con i corridoi ferroviari merci e che dovrebbero costituire le principali arterie del trasporto dell'UE.

Rispetto al regolamento vigente, la proposta dedica sezioni specifiche alle differenti modalità di trasporto (ferroviario, per vie navigabili interne, marittimo, stradale, aereo), ai nodi urbani, ai terminali merci multi modali, e prevede più **elevati standard infrastrutturali** in tutta la rete e per tutti i modi di trasporto.

Si prevedono **misure per migliorare l'efficienza** dei servizi di trasporto, con servizi ferroviari che soddisfino la velocità minima di linea (160 km/h per i servizi passeggeri e 100 km/h per le merci) e la previsione di requisiti tecnici (introduzione del profilo di carico P400, che consente la circolazione di semirimorchi sui vagoni ferroviari) ed operativi per migliorare le *performance* (tempi di sosta non superiori a 15 minuti nelle stazioni di frontiera per i treni merci internazionali). Nel trasporto stradale si prevede, tra l'altro, l'installazione di infrastrutture di **ricarica e rifornimento per i combustibili alternativi** lungo tutta la rete, in linea con la [Proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#) presentata nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55%" (Fit for 55%), che prevede una capacità di ricarica per i veicoli pesanti e leggeri sulla rete centrale e globale entro determinate scadenze.

Per quanto concerne i nodi urbani, le **424** grandi città collocate sulla rete dovranno dotarsi di **piani urbani della mobilità sostenibile** entro il **2025** in grado di promuovere la mobilità a zero emissioni e la diffusione di una flotta urbana più ecologica. Si prevede inoltre l'incremento dei **centri di trasbordo** e dei **terminali passeggeri multimodali** per favorire la multimodalità, in particolare per l'ultimo miglio dei tragitti merci o passeggeri.

Entro il 31 dicembre 2030, inoltre, gli **aeroporti** della rete centrale dovranno essere **collegati alla rete ferroviaria** a lunga distanza, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità, e all'infrastruttura del trasporto stradale della rete.

Ulteriori disposizioni riguardano la diffusione di tecnologie innovative per far progredire la digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto, nonché aumentare ulteriormente l'efficienza e migliorare la protezione, la sicurezza e la resilienza della rete.

Gli Stati membri devono provvedere alle esigenze di **manutenzione** dell'infrastruttura, predisponendo anche specifici piani.

Contestualmente alla proposta di regolamento sono stati presentati: 1) una Comunicazione per l'**estensione della rete TEN-T ai paesi terzi limitrofi** ([COM\(2021\)820](#)); 2) il **Piano d'azione per promuovere il trasporto ferroviario** di passeggeri transfrontaliero e a lunga percorrenza ([COM\(2021\)810](#)); 3) il nuovo **Quadro per la mobilità urbana** ([COM\(2021\)811](#)); 4) una proposta di direttiva ([COM\(2021\) 813](#)) per la revisione della direttiva sul **quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti** nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

Nella relazione che accompagna la proposta la Commissione stima che gli investimenti per l'attuazione di tutte le misure previste ammontino a **247,5 miliardi** di euro per gli anni tra il 2021 e il 2050. I **costi amministrativi** per il **settore privato** sono stimati in **8,6 milioni** di euro e quelli per le autorità pubbliche sono stimati in **25,4 milioni** di euro per il medesimo periodo (di cui 15,8 milioni per la Commissione europea e 9,6 milioni per le autorità degli Stati membri).

Secondo la valutazione d'impatto ([SWD\(2021\)473](#)) predisposta dalla Commissione europea la revisione del regolamento sulla rete TEN-T dovrebbe comportare benefici economici, in termini di aumento del PIL e di creazione di nuova occupazione. La Commissione prevede, inoltre, che le misure previste per il trasporto **ferroviario**, tra cui l'**aumento della velocità** per il trasporto passeggeri (**160 km/h**), e l'introduzione del **profilo di carico P400**, che consente la circolazione di **semirimorchi sui vagoni ferroviari**, possano aumentare il trasporto su rotaia a scapito del settore stradale con buoni risultati di riduzione delle emissioni e dell'inquinamento atmosferico. La **riduzione dei costi derivanti dalle emissioni di CO2** è stimata in circa **387 milioni** di euro tra il 2021 e il 2050, mentre la riduzione dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico è stimata in un risparmio di 420 milioni di euro.

La valutazione d'impatto sottolinea inoltre che le nuove norme dovrebbero contribuire alla **sicurezza del trasporto su strada** con una **riduzione dei costi esterni per infortuni** stimata in circa **3.930 milioni di euro** nel periodo 2021-2050.

Corridoi TEN-T e l'Italia (a cura del Servizio Studi)

La politica europea per lo sviluppo delle reti TEN-T individua attualmente una rete allargata delle infrastrutture da realizzare con un orizzonte temporale **2050 (Comprehensive network o rete Globale)** ed una rete ristretta costituita dalle infrastrutture a maggior valenza strategica da completare entro il **2030 (Core network o rete Centrale)**. L'Italia è interessata da **quattro dei nove "Core Network Corridor (CNC)"**:

- **Scandinavo-Mediterraneo**, che attraversa l'Italia dal confine con l'Austria fino a Palermo; oltre al tunnel di base del Brennero, prevede i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta;
- **Baltico-Adriatico**, che attraversa la Regione delle Alpi orientali e l'Italia settentrionale; il tratto italiano inizia al valico del Tarvisio e si conclude a Ravenna e comprende i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna
- **Mediterraneo**, che collega la Penisola iberica con il confine ungaro-ucraino e comprende i collegamenti ferroviari Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača, nonché i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana;
- **Reno-Alpi**, che comprende il nodo di Milano, i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara, tra cui il "terzo valico alpino dei Giovi" della linea AV/AC Milano-Genova, oltre ad una serie di interventi collegati alla realizzazione del nuovo tunnel di base del Gottardo (situato interamente in territorio svizzero) e del Sempione.

Tali corridoi comprendono:

- **9 nodi urbani**: Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo;
- **11 aeroporti della rete centrale**: Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al Serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera;
- **14 porti marittimi della rete centrale**: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia;
- **5 porti fluviali**: Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia;
- **15 interporti**: Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.

Vi sono poi le **Autostrade del Mare**, che rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti e consistono in **rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse e impianti** che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume **tra almeno due porti**, incluse le connessioni con l'entroterra.

Si ricorda che è in corso di esame al Senato il **disegno di legge di Delegazione europea 2021** – approvato dalla Camera dei Deputati il **16 dicembre 2021** - che prevede in Allegato A il recepimento della **direttiva (UE) 2021/1187**, finalizzata a velocizzare il completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), semplificando e armonizzando le procedure di rilascio delle autorizzazioni per l'attuazione di determinati progetti transfrontalieri (norme "smart TEN-T") della rete centrale.

La revisione della rete TEN-T

La revisione del regolamento **UE 1315/2013** sulla rete transeuropea dei trasporti TEN-T (da ora in avanti "rete") ne mantiene l'articolazione in una **rete centrale (Core network)** e una **rete**

globale (Comprehensive network), e ad esse aggiunge (art. 6) una **rete centrale estesa (Extended core network)**, che dovrebbe essere completata nel 2040.

Il completamento della rete avverrebbe quindi in tre tappe:

- entro il **2030** la **rete centrale**, consistente nei tratti della rete prioritari per la realizzazione della rete;
- entro il **2040** la **rete centrale estesa**, formata anch'essa da segmenti prioritari della rete;
- entro il **2050** la **rete globale**, costituita da tutte le **infrastrutture** di trasporto esistenti e pianificate della rete, nonché dalle **misure per il suo uso efficiente** e sostenibile sul piano sociale e ambientale.

Per rispondere alle nuove finalità di sostenibilità e decarbonizzazione la proposta prevede che la rete si basi su: 1) modi di trasporto più **sostenibili** ed una migliore integrazione delle diverse modalità di trasporto in un **sistema multimodale**; 2) coerenza dei nuovi progetti infrastrutturali sulla rete con **gli obiettivi climatici e resilienza ai cambiamenti climatici**; 3) **integrazione della rete con l'infrastruttura per la diffusione dei combustibili alternativi**.

Sulla proposta il Governo ha trasmesso la relazione ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge n. 234/2012, in cui, in linea generale, è sottolineata la necessità di condizionare gli obblighi degli Stati membri alla disponibilità di risorse finanziarie, senza pregiudicare l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione, quale presupposto per la realizzazione delle misure previste.

I nove corridoi di trasporto europei

L'articolo 7 definisce i **corridoi di trasporto europei** come le parti della rete che rivestono la più **alta importanza strategica** per la gestione di flussi di trasporto (merci e passeggeri) sostenibili e multimodali, e per lo sviluppo di infrastrutture interoperabili.

La proposta prevede l'integrazione degli attuali Corridoi della rete centrale e dei Corridoi ferroviari merci istituiti dal regolamento [UE 913/2010](#) nei nuovi **Corridoi di trasporto europei** (Capo II, art. 11), che dovrebbero costituire le direttrici per lo sviluppo di flussi multimodali di trasporto merci e passeggeri eliminando le sovrapposizioni, applicando requisiti infrastrutturali omogenei e migliorando la qualità dei servizi ferroviari.

I Corridoi previsti, costituiti **da ferrovie, strade, vie navigabili interne, porti, aeroporti e terminali ferroviario-stradali**, sono i seguenti:

- **Atlantico**;
- **Mare del Nord – Alpi**;
- **Mare del Nord – Mar Baltico**;
- **Scandinavo – Mediterraneo**;
- **Mar Baltico – Mar Adriatico**;
- **Reno – Danubio**;
- **Mediterraneo**;
- **Balcani Occidentali**;
- **Mar Baltico – Mar Nero – Mar Egeo**.

I corridoi che interessano il **territorio italiano** sono: il corridoio **Scandinavo – Mediterraneo, il Mediterraneo, il Mar Baltico – Mar Adriatico, il Mare del Nord – Alpi**.

Di particolare rilievo per l'Italia la **modifica del Corridoio Mar Baltico – Mar Adriatico**, che attualmente termina a Ravenna e che nella proposta della Commissione viene prolungato **fino a Bari**.

Nella citata **relazione** del Governo, sono ricordate inoltre alcune delle **sezioni** elevate a rango di **rete centrale estesa** ed inserite nei tracciati dei corridoi, ad esempio la "Taranto-Sibari-Paola" sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, la "Laveno-Luino" e la "Alessandria-Novi Ligure" sul Corridoio Mare del Nord-Alpi, le sezioni "Vicenza-Treviso-Portogruaro" e "Padova-Treviso-Udine-Gorizia-Trieste" rispettivamente sui corridoio Mediterraneo e Mar Baltico-Mar Adriatico. La

relazione fa altresì riferimento all'inclusione nella **rete globale** della sezione ferroviaria "Taranto-Brindisi" e delle tre tratte transfrontaliere ferroviarie "Fossano-Cuneo-Ventimiglia", "Bressanone (Bolzano) -Villach –Klagenfurt" e "Gorizia –Nova Gorica –Jesenice", rispettivamente con la Francia, l'Austria e la Slovenia.

I corridoi devono essere sviluppati dagli Stati membri entro il 31 dicembre 2030 per l'infrastruttura che ricade nella rete centrale ed entro il 31 dicembre 2040 per la parte che ricade nella rete centrale estesa.

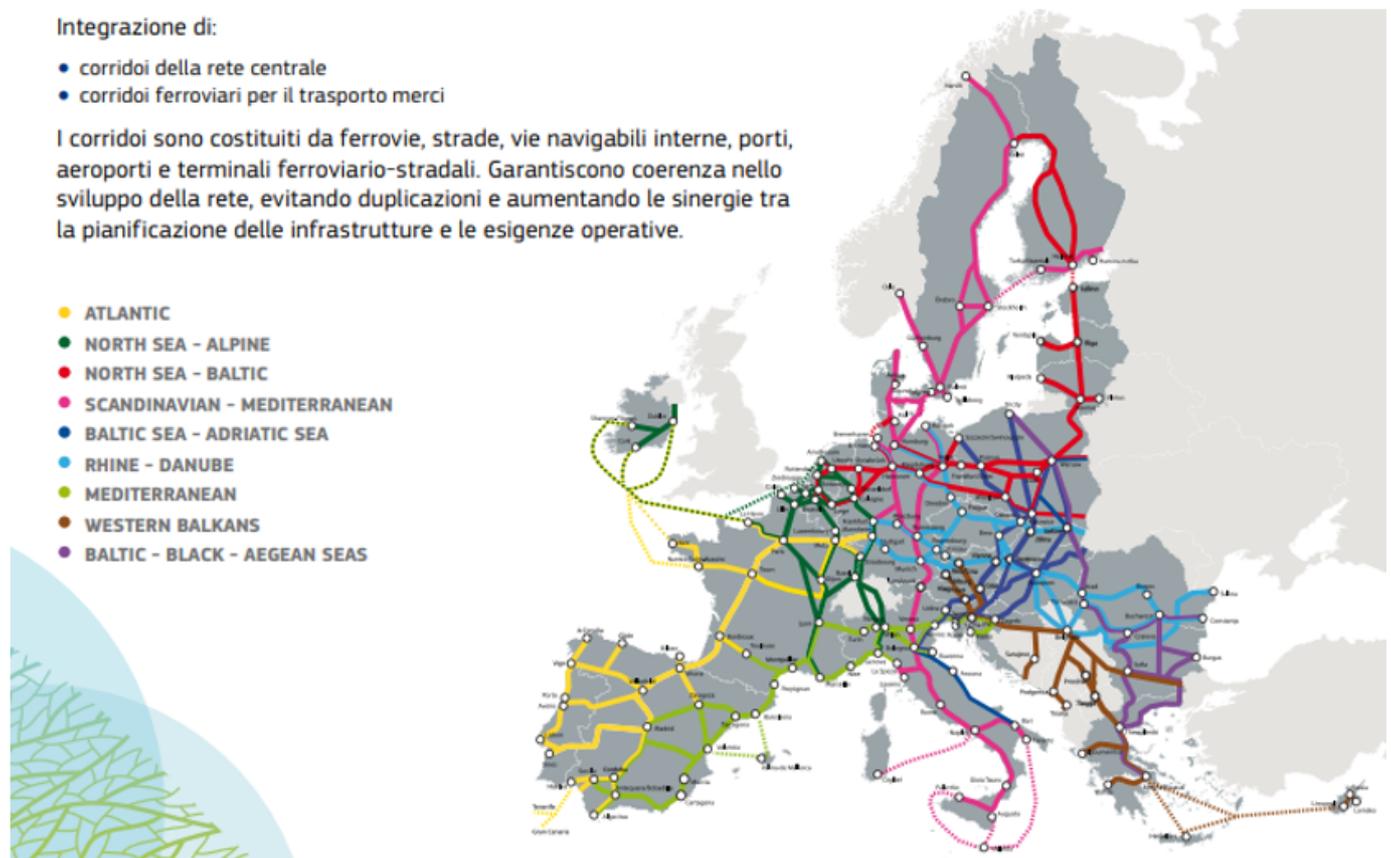
La Commissione potrà adottare **atti delegati per modificarne il tracciato**, tenendo conto dell'evoluzione dei flussi commerciali e del traffico o di modifiche sostanziali alla rete (art. 11, paragrafo 3).

Nella realizzazione dei corridoi deve essere attribuita priorità (art. 13) alle misure necessarie a sviluppare:

- una **rete ferroviaria** per il trasporto **merci** e **passengeri ad alte prestazioni** e **interoperabile** in tutta l'UE e (per la rete passeggeri) in grado di collegare tutti i nodi urbani;
- un'**infrastruttura senza soluzione di continuità** per le vie navigabili interne, il trasporto aereo e il trasporto marittimo;
- una rete di infrastrutture adeguate per i **combustibili alternativi** e per la circolazione di **veicoli ad emissioni zero**;
- soluzioni di **trasporto multimodali e interoperabili**;
- l'integrazione intermodale della catena logistica.

Per la creazione dei nuovi Corridoi la proposta modifica i regolamenti [UE 2021/1153](#) e [UE 913/2010](#).

I 9 corridoi di trasporto europei



Fonte: Commissione europea

Nella citata relazione, si prospetta la possibilità di avanzare proposte di modifica dei tracciati dei corridoi in sede di negoziato, mentre nella successiva relazione integrativa si valuta

positivamente l'innovazione relativa ai Corridoi, in quanto consente di allineare la pianificazione degli investimenti e l'individuazione dei progetti transfrontalieri, di ottimizzare gli strumenti ed evitare duplicazioni (ad esempio tra i piani di investimento attualmente previsti dal regolamento UE [913/2010](#) e i piani di lavoro redatti dai coordinatori europei della rete TEN-T).

Nuovi nodi sul territorio italiano

I nodi della rete comprendono **nodi urbani, aeroporti, porti marittimi e interni e terminali ferroviario stradali**, elencati nell'[Allegato II](#).

Tra le novità più rilevanti per l'Italia si segnala l'inserimento nella **rete centrale** del **porto di Civitavecchia** (già incluso nella rete globale) e del Passante di Mestre sulla rete stradale.

La proposta aggiunge sul territorio italiano, a quelli già previsti dal regolamento vigente, **nuovi nodi**.

Sono **40** i **nuovi nodi urbani** che si aggiungono ai 9 già previsti dal regolamento vigente: Ancona, Andria, Aosta, Bari, Bergamo, Bolzano, Brescia, Campobasso, Catania, Ferrara, Firenze, Foggia, Forlì, Latina, Livorno, Messina, Modena, Monza, Novara, Padova, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Potenza, Prato, Ravenna, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Rimini, Salerno, Sassari, Siracusa, Taranto, Terni, Trento, Trieste, Udine, Verona, Vicenza. Per tali nodi urbani si prevede l'obbligo di adottare un **piano per la mobilità urbana sostenibile** (vedi *infra*).

I nodi urbani attualmente inclusi nella rete centrale sono: Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Venezia.

I nuovi **aeroporti** inclusi sulla rete **globale** sono: Marina di Campo-isola d'Elba, Perugia e Rimini. Risulterebbero invece esclusi da tale rete gli aeroporti di Brescia e Forlì.

Tra i **porti marittimi** sono inclusi nella rete **globale**: Capri, Casamicciola-Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto S. Stefano e Procida.

I nuovi **terminali ferroviario-stradali** inclusi nella rete **globale** sono: Busto Arsizio-Gallarate, Faenza, Ortona, Pordenone, Portogruaro e Foggia-Incoronata, Forlì-Cesena-Villa Selva, Parma-Castelguelfo.

Sulla rete **centrale** sono inseriti i nuovi **terminali ferroviario stradali** di: La Spezia-Santo Stefano di Magra, Novara-Agonate, Milano-Segrate, Trieste-Ferneti.

Prato, che già figura sulla rete centrale come terminale ferroviario-stradale legato a Firenze, viene inserito tra i nodi urbani e confermato tra i **terminali ferroviario-stradali** sulla stessa rete.

Principi e disposizioni generali

La proposta di regolamento è articolata in sei capi e 7 [allegati](#) che illustrano le mappe della rete. Il regolamento stabilisce (art. 1) orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti costituita da: una **rete globale**, una **rete centrale** e una **rete centrale estesa**.

L'articolo 2 precisa che la **rete** comprende le **infrastrutture** di trasporto, l'**infrastruttura** per la diffusione dei **combustibili alternativi**, i **sistemi TIC** (tecnologie per l'informazione) per i trasporti e misure per la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura e l'istituzione e il **funzionamento** di **servizi** di trasporto efficienti e sostenibili.

L'infrastruttura della rete è costituita dall'infrastruttura per il trasporto **ferroviario**, il trasporto per **vie navigabili interne**, il trasporto **marittimo**, il trasporto **stradale**, il trasporto **aereo**, il trasporto **multimodale** e il trasporto presso i **nodi urbani**.

L'articolo 4 stabilisce gli **obiettivi** della rete transeuropea dei trasporti: **sostenibilità, coesione, efficienza e maggiori benefici per tutti gli utenti**

L'articolo 5 stabilisce che la rete è pianificata, sviluppata e gestita in modo efficiente sotto il profilo delle risorse, nel rispetto dei requisiti ambientali applicabili a livello di Unione e nazionale, attraverso: lo sviluppo di **infrastrutture nuove**; la **manutenzione di quelle esistenti**; la loro **interconnessione**; la realizzazione di **un'infrastruttura** di ricarica **per i combustibili**

alternativi; la diffusione di nuove tecnologie **TIC** (tecnologie dell'informazione); **sinergie** con altre **reti**; lo sviluppo di **infrastrutture sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici** e ai disastri provocati dall'uomo.

Le **valutazioni ambientali** di piani e progetti sono effettuate in conformità della normativa dell'UE (direttive 92/43/CEE e 2000/60/CE, 2001/42/CE, 2002/49/CE, 2009/147/CE e 2011/92/UE). Per i progetti di interesse comune per i quali la valutazione ambientale non è stata ancora effettuata alla data di entrata in vigore del regolamento, la valutazione dovrebbe comprendere il rispetto del **principio "non arrecare un danno significativo"**.

L'articolo 8 definisce i **progetti di interesse comune** come in grado di contribuire allo sviluppo della rete attraverso la creazione di **nuove infrastrutture di trasporto, ammodernamento delle infrastrutture esistenti** o misure che promuovono l'**uso efficiente** della rete.

I progetti devono: 1) **contribuire** ad almeno due degli **obiettivi generali** indicati dall'articolo 4; 2) essere **economicamente sostenibili** sulla base di un rapporto costi-benefici sotto il profilo socio-economico; 3) possedere un **valore aggiunto europeo**.

Per **progetti infrastrutturali transfrontalieri** la Commissione può adottare **atti di esecuzione** per chiedere agli Stati membri di istituire un'unica entità di realizzazione o gestione.

L'articolo 9 prevede che l'Unione possa **cooperare con paesi vicini non appartenenti all'UE** per collegare la rete con le loro infrastrutture e assicurare i collegamenti alle frontiere. Mappe indicative dell'estensione della rete ai paesi terzi vicini sono comprese nell'[Allegato IV](#).

Tra gli **obiettivi prioritari** della rete figurano i seguenti:

- incrementare l'attività di modalità di **trasporto merci e passeggeri più sostenibili** e in grado di **ridurre le emissioni di gas ad effetto serra**;
- garantire **accessibilità e connettività per tutte le regioni** dell'Unione;
- garantire un livello ottimale di integrazione e **interoperabilità** tra i diversi modi di trasporto;
- realizzare i **collegamenti mancanti**;
- realizzare l'**infrastruttura** per la circolazione dei **veicoli a emissioni zero**;
- mantenere e migliorare le infrastrutture esistenti in termini di **sicurezza**, protezione, **efficienza** del trasporto, **resilienza ai cambiamenti climatici e alle catastrofi**;
- implementare e diffondere sistemi basati sulle **tecnologie digitali** e dell'informazione.

Disposizioni specifiche per il trasporto ferroviario

L'art. 15 prevede che gli Stati membri provvedano entro il 2050 a **elettrificare** completamente l'**infrastruttura ferroviaria** della **rete globale** che deve essere **interoperabile** e rispondere, sulle nuove linee ferroviarie, a specifiche disposizioni tecniche:

- uno **scartamento nominale standard** (pari a 1435 mm), ad eccezione dei tratti in cui la nuova linea costituisca l'estensione di una rete precedente con uno scartamento diverso e separata dalle principali linee ferroviarie dell'Unione;
- assicurare un **carico per asse** di almeno **22,5 tonnellate** e la circolazione di **treni merci** di almeno **740 m** di lunghezza;
- l'idoneità al trasporto di **semirimorchi sui vagoni ferroviari** (profilo **P400**, come previsto dal regolamento di esecuzione [UE 2019/777](#) della Commissione).

Entro il 2040 (art. 16) l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa deve prevedere una **velocità minima prevalente** di **100km/h** per i **treni merci** e di **160 km/h** sulle **linee passeggeri**. Per le linee passeggeri da costruire o aggiornare gli Stati membri devono valutare la fattibilità di velocità più elevate. **Entro il 2030**, sulla rete centrale, le tratte ferroviarie devono comunque garantire la **velocità minima prevalente di 100 km/h per le linee merci**.

La proposta prevede (art. 17) che in tutta l'UE vengano dismessi i preesistenti sistemi di gestione del traffico su rotaia e venga progressivamente adottato il **sistema di gestione del traffico ferroviario** europeo **ERTMS** (*European Rail Traffic Management System*), che consente la

circolazione di treni di diversa nazionalità, sulla base di informazioni trasferite grazie ad un linguaggio comune e gestite con sistemi interoperabili di terra e di bordo. In particolare il sistema deve essere applicato:

- dal 31 dicembre **2025** sulle **linee nuove o ammodernate** della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale;
- entro il 31 dicembre **2050** sull'**infrastruttura ferroviaria** della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale.

E' inoltre previsto (art. 18) che entro il 2030 gli Stati membri assicurino la qualità dei servizi ferroviari, anche modificando i contratti con le imprese ferroviarie (cfr. art. 30 direttiva [2012/34/UE](#)), garantendo:

- un tempo di **stazionamento dei treni merci** alle frontiere **non superiore a 15 minuti**;
- l'arrivo **puntuale** o con un **ritardo massimo di trenta minuti** per il 90% dei treni merci che attraversano una frontiera di un corridoio di trasporto europeo.

Priorità ulteriori sono previste per i **progetti di interesse comune**, tra cui:

- la **mitigazione** dell'impatto del **rumore** e delle vibrazioni causati dal trasporto e il miglioramento della **sicurezza dei passaggi a livello**;
- il **collegamento con i porti delle vie navigabili interne**;
- lo sviluppo, nella **costruzione o nell'ammodernamento di linee merci**, di infrastrutture per **treni con una lunghezza tra 740 e 1500 m e carico per asse pari a 22,5 t**;
- lo sviluppo di **tecnologie innovative** per le ferrovie, ad esempio per il controllo automatico del movimento dei treni, la gestione del traffico, la connettività digitale per passeggeri e la connettività 5G e per l'utilizzo di combustibili alternativi.

Nella citata relazione del Governo, sono definite "sfidanti" le nuove misure di esercizio previste per il trasporto ferroviario merci e passeggeri, come il profilo di carico P400 per la circolazione sui vagoni ferroviari di semirimorchi e la velocità di linea di 160 km/h per le linee passeggeri, sottolineando che richiederanno maggiori investimenti. Con particolare riguardo ai requisiti per le linee merci dei corridoi di trasporto europei, si sottolinea che questi richiedono il coinvolgimento di altri attori oltre ai gestori delle infrastrutture.

In merito alla diffusione dell'ERMTS, nella relazione si osserva che in Italia il dispiegamento del sistema è in linea con quanto proposto dalla Commissione e che tuttavia appare più problematico l'obbligo del suo utilizzo sulle rotte di accesso ferroviario o di ultimo miglio su binari di raccordo privati non gestiti dal gestore nazionale.

Disposizioni specifiche per il trasporto per vie navigabili interne

L'infrastruttura per le vie navigabili interne (art. 20) comprende: **fiumi, canali, laghi ed infrastrutture collegate** come chiuse, ponti, invasi, vie navigabili di accesso e collegamenti dell'ultimo miglio ai terminali merci multimodali collegati, porti interni, posti di ormeggio e sosta, attrezzature, sistemi digitali e delle tecnologie della comunicazione, infrastrutture per i combustibili alternativi e la raccolta dei rifiuti.

Per far parte della **rete globale** un **porto interno** deve:

- avere un **volume di trasbordo merci annuo superiore a 500.000 tonnellate** (calcolato sulla media triennale più recente basata sulle statistiche Eurostat);
- essere **collocato sulla rete delle vie navigabili interne** della rete transeuropea dei trasporti.

Sulla **rete centrale** i porti interni, entro il **31 dicembre 2030** devono:

- essere collegati all'infrastruttura stradale o ferroviaria;
- avere almeno un terminale merci multimodale aperto a tutti gli operatori;

Entro il **31 dicembre 2040** devono essere dotati di impianti per migliorare le prestazioni ambientali delle navi nei porti (impianti di raccolta, di degasaggio, misure di riduzione del rumore e volte a ridurre l'inquinamento atmosferico e idrico).

Sulla **rete globale** devono rispondere a tutti e tre i requisiti precedenti entro il **31 dicembre 2050**.

Gli Stati membri devono (art. 22) mantenere la rete delle vie navigabili interne in condizione tali da consentire una **buona navigazione**. La Commissione europea dovrebbe garantire un approccio coerente all'applicazione dello stato di buona navigazione e può adottare **orientamenti** in merito (art. 22). Può inoltre adottare **atti di esecuzione** per specificare il livello delle acque dei bacini idrici e stabilire requisiti ulteriori (tra cui servizi e posti di ormeggio, infrastrutture energetiche per l'accesso ai combustibili alternativi, applicazioni digitali).

L'articolo 23 individua priorità ulteriori e specifiche:

- **modernizzare le vie navigabili** esistenti e la creazione di nuove vie navigabili;
- misure di **prevenzione** e mitigazione contro **inondazioni e siccità**;
- modernizzazione e ampliamento dell'infrastruttura;
- **misure per il miglioramento delle prestazioni** ambientali, comprese le navi a zero e basse emissioni, e la mitigazione dell'impatto sulla biodiversità.

Disposizioni specifiche per il trasporto marittimo

L'articolo 24 istituisce, in sostituzione delle Autostrade del mare, lo **spazio marittimo europeo**, costituito: dall'**infrastruttura del trasporto marittimo** all'interno della rete centrale e della rete globale (porti, infrastrutture portuali, canali, accessi ai porti, collegamenti dei porti alla rete e ad altri modi di trasporto, sistemi TIC, infrastrutture per i combustibili alternativi), nonché da **azioni** volte a favorire il trasporto marittimo (ad es. attività che favoriscono la navigabilità in ogni periodo dell'anno, ad es. attività rompighiaccio), i sistemi TIC per i trasporti e i rilevamenti idrografici.

Un porto marittimo fa parte della **rete globale** se risponde ad almeno uno dei seguenti requisiti:

- volume totale annuo del **traffico passeggeri** superiore allo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione (rappresentato della media triennale più recente in base a dati Eurostat);
- volume totale annuo della **movimentazione** delle merci superiore allo 0,1% del corrispondente volume totale annuo di tutti i porti marittimi dell'Unione (rappresentato della media triennale più recente in base a dati Eurostat);
- è collocato su un'**isola** in cui costituisce il solo **punto di accesso** ad una regione NUTS 3 (con popolazione compresa tra le 150.000 e le 800.000 persone) nella rete globale;
- è situato in una regione ultraperiferica o periferica, ad un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.

Per i porti della rete centrale e globale gli Stati membri devono provvedere affinché:

- nei porti marittimi sia installata l'**infrastruttura** per i **combustibili alternativi**;
- i porti marittimi siano dotati delle infrastrutture per migliorare le **prestazioni ambientali delle navi** (ad es. raccolta di rifiuti);
- siano implementati i **sistemi di monitoraggio del traffico navale** e d'informazione (**VTMIS**, *Vessel Traffic Management Information System*) e **SafeSeaNet** (sistema informativo di monitoraggio del traffico navale per la sicurezza portuale e marittima, la protezione dell'ambiente marino, l'efficienza del traffico e del trasporto marittimo);
- siano implementate le interfacce uniche marittime nazionali per la trasmissione di informazioni per gli scali nei porti, in conformità con il regolamento (UE)[2019/1239](#).

Entro il **31 dicembre 2050** gli Stati membri devono provvedere affinché:

- i porti marittimi della rete globale siano collegati con l'infrastruttura stradale e ferroviaria e, ove possibile, delle vie navigabili interne (salvo limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative);
- i porti marittimi della rete globale che assicurano il traffico merci offrano almeno un terminale merci multimodale aperto a tutti gli operatori;
- i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari colleghino due mari o permettano di accedere a porti marittimi dal mare e corrispondano almeno alle vie navigabili interne che soddisfano i requisiti per una buona navigazione;

- i porti marittimi della rete globale collegati alle vie navigabili interne siano dotati di capacità di movimentazione dedicata per le navi delle vie navigabili interne.

I medesimi requisiti devono essere soddisfatti **entro il 31 dicembre 2030** dall'infrastruttura marittima della **rete centrale**.

L'articolo 27 individua priorità aggiuntive per i progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura marittima:

- l'**ammodernamento** degli **accessi marittimi** (frangiflutti, canali, tratti navigabili, chiuse, dragaggi principali e ausili alla navigazione) e la **costruzione** e l'ammodernamento delle **infrastrutture portuali** di base (bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra);
- una maggiore **digitalizzazione** e **automazione**, finalizzate alla sicurezza e alla sostenibilità;
- il ricorso a nuove tecnologie che favoriscano l'utilizzo di **combustibili** e sistemi di propulsione a **basse o zero emissioni**;
- il miglioramento della **resilienza**, anche **ai cambiamenti climatici**, delle catene logistiche e del commercio marittimo internazionale;
- misure per **ridurre il rumore e il consumo energetico**;
- promozione di **navi a basse o zero emissioni** nei collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio, misure per **migliorare le prestazioni ambientali** del trasporto marittimo, per l'ottimizzazione degli scali portuali o delle catene di approvvigionamento.

Disposizioni specifiche per il trasporto stradale

L'infrastruttura del trasporto stradale comprende **strade** che svolgono **un ruolo importante nel trasporto merci e passeggeri a lunga distanza**, collegano i **principali centri urbani** ed economici e sono **interconnesse con altri modi di trasporto**.

Comprende inoltre ponti, gallerie, raccordi, attraversamenti, interscambi, corsie di emergenza, aree di parcheggio e di sosta ed aree di parcheggio sicure per i veicoli commerciali, sistemi di pesatura in movimento (per il controllo dei mezzi pesanti), infrastrutture per gli impianti di ricarica di combustibili alternativi. Infine comprende le attrezzature correlate, i sistemi TIC per i trasporti, i collegamenti con terminali merci multimodali e i terminali di autobus.

Tra le attrezzature sono comprese quelle per la gestione del traffico, la diffusione di informazioni stradali, la riscossione dei pedaggi, la sicurezza e la riduzione dell'impatto sull'ambiente, il rifornimento dei veicoli.

Gli Stati membri devono garantire sulla **rete centrale** e sulla **rete centrale estesa** (art. 29, par. 1 e art. 30) tra l'altro:

- il più alto livello di **sicurezza** e di **protezione ambientale** nella progettazione, costruzione o ammodernamento delle strade;
- la **conformità delle gallerie stradali** superiori ai **500 m di lunghezza** (alla direttiva 2004/54/CE);
- l'**interoperabilità** dei sistemi di **riscossione dei pedaggi** (in conformità della direttiva UE 2019/520);
- la conformità di **sistemi di trasporto intelligenti** (sistemi e tecnologie dell'informazione applicati ai trasporti, oggetto della proposta della Commissione [COM\(2021\) 813](#));
- la conformità dell'infrastruttura per i **combustibili alternativi** alla [Proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#) presentata nell'ambito del pacchetto "Fit for 55%" ed ancora in fase di esame.

Entro il **31 dicembre 2025** sulla rete centrale (art. 30) ed entro il 31 dicembre 2030 sulla rete globale (art. 29, par. 3), gli Stati membri devono garantire l'implementazione o l'uso di sistemi per la sicurezza, per la raccolta di dati sul traffico stradale e per fornire informazioni di base sulla viabilità utili alla sicurezza stradale.

Entro il 31 dicembre 2030, sulla rete centrale e sulla rete centrale estesa, ed entro il 31 dicembre 2050 sulla rete globale, devono essere garantite **aree di sosta** ogni **60 km**, dotate di adeguato spazio di parcheggio, attrezzature di protezione e sicurezza (art. 29, par. 2, lettera b).

Nella citata relazione si propone di innalzare il requisito di distanza massima a 150 km.

Ulteriori requisiti devono essere rispettati entro il **31 dicembre 2040** sulla rete centrale e sulla rete centrale estesa, ed entro il **31 dicembre 2050** sulla **rete globale**:

- strade con **carreggiate distinte e separate**, prive di intersezioni con altre strade, linee ferroviarie, sedi tranviarie, piste ciclabili o percorsi pedonali;
- **aree di parcheggio** sicure ogni **100 km** con spazio adeguato per i veicoli commerciali;
- sistemi di **pesatura in movimento ogni 300 km** (per verificare che i veicoli non superino i pesi massimi autorizzati dalla direttiva 96/53/CE).

Priorità aggiuntive dei **progetti di interesse comune** sono individuate dall'articolo 31 e riguardano:

- la promozione della **sicurezza stradale**, con specifico riguardo agli **utenti vulnerabili** e alle **persone a mobilità ridotta**;
- la **riduzione della congestione** sulle strade esistenti, attraverso una gestione intelligente del traffico (oneri di congestione dinamici o **pedaggi differenziati** in base all'ora del giorno, alla settimana o alla stagione);
- l'introduzione di **tecnologie innovative**, strumenti di applicazione intelligenti e automatizzati e infrastrutture **5G**;
- **percorsi pedonali e ciclabili** nella costruzione o nell'ammodernamento di tratti stradali.

Disposizioni specifiche per il trasporto aereo

L'infrastruttura del trasporto aereo comprende: lo **spazio aereo**, le rotte e le vie aeree; gli **aeroporti** e le relative infrastrutture e attrezzature; le **connessioni** con gli altri modi della rete; i sistemi **ATM** (*Air traffic management*)/**ANS** (*Air navigation service*) e relative **attrezzature**, anche spaziali; le infrastrutture per i combustibili alternativi e per la fornitura di elettricità agli aerei in stazionamento (vedi [proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#)) le infrastrutture per la produzione in loco di combustibili alternativi, per il miglioramento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni acustiche e ambientali e che incidono sul clima generate anche dai servizi a terra, dalle operazioni degli aeromobili e dal trasporto di passeggeri a terra; le infrastrutture per la raccolta differenziata, la prevenzione dei rifiuti e per le attività del settore dell'economia circolare.

Per far parte della **rete globale**, un aeroporto deve soddisfare i seguenti requisiti:

- un **volume** totale annuo di **traffico merci** pari allo **0,2%** del corrispondente volume totale annuo di tutti gli aeroporti dell'UE;
- un **volume** totale annuo di **traffico passeggeri** pari ad almeno lo **0,1%** del corrispondente volume totale annuo di tutti gli aeroporti dell'UE, a meno che non si tratti di un aeroporto fuori da un raggio di 100 km dal più vicino aeroporto sulla rete globale o da un raggio di 200 km da una linea ferroviaria ad alta velocità.

I volumi di traffico sono calcolati sulla base della più recente media triennale, calcolata in base alle statistiche Eurostat.

Gli Stati membri devono assicurare, entro il 31 dicembre 2030 per la rete centrale, ed entro il 31 dicembre 2050 per la rete globale, il **collegamento degli aeroporti** della rete **con la rete ferroviaria** a lunga distanza e ad alta velocità e **alla rete stradale**.

Ulteriori **requisiti comuni** ad entrambi le reti, centrale e globale, prevedono:

- la presenza in tutti gli aeroporti di almeno un **terminale** aperto a tutti gli operatori e a tutti gli utenti;

- l'applicazione alle infrastrutture del trasporto aereo delle norme per la **protezione dell'aviazione civile** da atti di **interferenza illecita** (cfr. [regolamento CE 300/2008](#));
- che le infrastrutture per il traffico aereo consentano la realizzazione del **cielo unico europeo** e delle norme da questo previste per la sicurezza e la gestione del traffico aereo;
- l'installazione presso gli aeroporti **dell'infrastruttura per i combustibili alternativi** così come prevista dalla [proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#);
- la fornitura di aria preconditionata agli aeromobili in stazionamento.

L'articolo 34 individua **priorità aggiuntive** per la realizzazione di **progetti di interesse comune** nell'ambito **dell'infrastruttura** del trasporto aereo, quali:

- l'aumento **dell'efficienza energetica e operativa** degli aeroporti;
- il sostegno alla **realizzazione del cielo unico europeo** e di **sistemi interoperabili** (ad es. sviluppati nell'ambito del progetto SESAR);
- il miglioramento della **digitalizzazione** e dell'**automazione**, particolarmente rivolte ad una maggiore sicurezza;
- il miglioramento della **sostenibilità e mitigazione** degli **impatti climatici, ambientali ed acustici**, anche grazie al ricorso a tecnologie innovative, combustibili alternativi e aeromobili e infrastrutture a **basse o zero emissioni**.

Disposizioni specifiche per i terminali merci multimodali

I **terminali merci multimodali** sono elencati nell'[Allegato II](#) come terminali ferroviario-stradali e si trovano nei **porti marittimi**, nei **porti interni**, all'interno o in prossimità di un **nodo urbano** (art. 35).

Comprendono (art. 36): **infrastrutture di connessione** tra i diversi modi di trasporto all'interno di un terminale e nelle vicinanze; **attrezzature** (gru, trasportatori, dispositivi per la movimentazione delle merci tra diversi modi di trasporto); **aree dedicate** (porte di accesso, aree buffer, di attesa, di trasbordo, di guida o carico); **sistemi TIC** (ad es. in grado di facilitare la pianificazione della capacità dell'infrastruttura, le operazioni e i collegamenti di trasporto), **infrastrutture per i combustibili alternativi**.

Gli Stati membri devono provvedere una **capacità sufficiente** di terminali merci multimodali a servizio della rete, in grado di soddisfare i flussi di traffico attuali e futuri, in particolare a supporto dei **nodi urbani**, dei **centri industriali**, dei porti e dei **poli logistici**.

La proposta prevede che **entro due anni** dalla sua entrata in vigore, gli Stati membri effettuino un'**analisi di mercato e prospettiva** sui terminali merci multimodali sul loro territorio e nelle zone di confine con altri Stati membri.

Tale analisi deve essere presentata entro i successivi sei mesi alla Commissione europea assieme ad un **piano d'azione per lo sviluppo di una rete di terminali merci multimodali** e ad un **elenco dei terminali ferroviario-stradali** che lo Stato propone di aggiungere agli allegati I e II.

Per fare parte della rete un terminale deve soddisfare i seguenti **requisiti** (art. 35):

- un **volume di trasbordo merci annuo superiore**, per le merci non sfuse, alle **800.000 tonnellate** o, per le merci sfuse, allo **0,1%** del corrispondente **volume totale annuo delle merci** movimentate in tutti i **porti marittimi dell'UE**;
- in alternativa, essere il terminale ferroviario-stradale indicato da uno Stato membro per una regione.

Gli Stati membri devono inoltre provvedere che i terminali:

- siano collegati, dove possibile, ai modi di trasporto disponibili nella zona;
- **entro il 31 dicembre 2030** siano dotati di almeno una stazione di **ricarica** per i **combustibili alternativi** dedicata ai **veicoli pesanti**;
- **entro il 31 dicembre 2030** siano dotati di **strumenti digitali** e assicurino flussi informativi all'interno di un terminale e tra i modi di trasporto.

Entro il **31 dicembre 2030**, inoltre i terminali merci multimodali collegati alla rete ferroviaria, classificati come terminali intermodali e che effettuano trasbordi verticali, devono essere in grado di movimentare tutti i tipi di unità di carico intermodali.

Entro il **31 dicembre 2040**, i terminali merci multimodali collegati alla rete ferroviaria devono essere in grado di accogliere, senza manipolazione, **treni di 740 m** di lunghezza o, laddove ciò non sia fattibile, devono essere adottate misure per migliorare la gestione di treni aventi di 740 m di lunghezza, (estensione ed elettrificazione dei binari di manovra di partenza e di arrivo, adeguamento ai sistemi di segnalamento e miglioramenti alla configurazione dei binari).

Entro il **31 dicembre 2050** gli Stati membri devono garantire che i terminali merci multimodali siano collegati alla rete ferroviaria, siano in grado di gestire, senza manipolazione, qualsiasi **treno di 740 m** di lunghezza.

Nell'ambito del **trasporto multimodale** per i progetti di interesse comune l'art. 38 individua le seguenti priorità aggiuntive:

- facilitare le **interconnessioni** tra i diversi modi di trasporto;
- **rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi** al trasporto multimodale, anche utilizzando le **Efti** (*electronic freight transportation information, efi*);
- sviluppare un **flusso di informazioni senza interruzioni** per la **fornitura di servizi** di trasporto in tutto il sistema transeuropeo;
- facilitare l'**interoperabilità** per la condivisione dei dati, l'accesso ai dati e il loro riutilizzo all'interno dei modi di trasporto e tra di essi;
- promuovere, se opportuno, la possibilità per i binari di manovra privati sulla rete di gestire, senza manipolazione, treni aventi una lunghezza di 740 m.

Disposizioni specifiche per i nodi urbani

I **nodi urbani**, elencati all'[Allegato II](#), sono il punto di partenza o la destinazione finale per passeggeri e merci che si spostano sulla rete e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi. Per tale ragione, è **essenziale garantire che non vi siano ostacoli al trasporto multimodale** come le strozzature di capacità o **un'insufficiente connettività della rete**. L'articolo 56 prevede l'inclusione nella rete dei nodi urbani con oltre **100.000 abitanti**. L'[Allegato II](#) classifica come nodi urbani 49 città sul territorio italiano e 424 nell'intera Unione.

I **nodi urbani** comprendono (art. 39):

- l'**infrastruttura di trasporto** nel nodo urbano che fa parte della rete, varianti comprese, e che aumenta le prestazioni della rete;
- i punti di accesso alla rete quali **stazioni ferroviarie** multimodali, **terminali merci** multimodali, **porti** o **aeroporti**;
- i **collegamenti di primo e ultimo miglio** tra e verso tali punti di accesso.

L'art. 40 individua i **requisiti** dei nodi urbani che gli Stati membri dovranno garantire a partire dalla disponibilità di **un'infrastruttura di ricarica** e di **rifornimento per i combustibili alternativi**, anche nelle piattaforme logistiche e per il trasporto pubblico.

La proposta prevede che gli Stati membri garantiscano entro il **31 dicembre 2025** l'adozione da parte delle città qualificate come nodi urbani di un **Piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS)**, ossia un piano integrato di mobilità merci e passeggeri a lungo termine onnicomprensivo per l'intera area urbana funzionale, in linea con l'[Allegato V](#). Il Piano deve comprendere misure volte a integrare i diversi modi di trasporto, a promuovere una **mobilità efficiente a emissioni zero**, e a **ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico**. A tale scopo, gli **Stati membri** dovrebbero istituire un **programma nazionale di sostegno per i PUMS** destinato a promuovere l'adozione di tali piani e a **migliorare il coordinamento tra regioni, città e piccoli centri** (si veda il considerando 52).

Entro la stessa data gli Stati membri devono garantire la **raccolta** e la **presentazione annuale** alla Commissione, di **dati sulla mobilità urbana** per ogni nodo urbano riguardanti le **emissioni di gas ad effetto serra**, la **congestione** di traffico, incidenti e feriti, la quota modale, l'accesso ai servizi di mobilità, inquinamento atmosferico e acustico. La Commissione stabilirà, entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento, con un atto di esecuzione, una metodologia per la raccolta dei dati da parte degli Stati membri.

La proposta richiama anche (considerando 53) la **missione** istituita nell'ambito del programma quadro **Orizzonte Europa**, che invita 100 città europee a redigere **Contratti di Città per il Clima** (*Climate City Contracts*) per la **neutralità climatica** entro il **2030**. I contratti costituiscono un impegno politico, non giuridicamente vincolante, e le città coinvolte in Italia sono Bergamo, Bologna, Firenze, Milano, Padova, Parma, Prato, Roma e Torino.

Nella relazione trasmessa ai sensi dell'art. 6, comma 4 della legge n. 234/2012, si ricorda che la normativa italiana già prevede l'obbligo di redazione dei PUMS per le città con popolazione superiore ai 100.000 abitanti e che tale obbligo verrà esteso dal 2025 alle città con oltre 50mila abitanti dal Piano Energia e Clima.

Entro il 31 dicembre 2030 gli Stati membri dovranno realizzare interconnessioni sostenibili, sicure e senza soluzione di continuità:

- per il trasporto passeggeri e merci un'interconnessione sostenibile tra i modi di trasporto ferroviario, stradale, aereo e se opportuno, l'infrastruttura delle vie navigabili interne e marittime;
- per il trasporto passeggeri la possibilità per i passeggeri di accedere a informazioni, prenotazioni, pagamenti e biglietti attraverso servizi digitali;
- lo sviluppo di nodi passeggeri multimodali per favorire i collegamenti del primo e dell'ultimo miglio, dotati di almeno una stazione di ricarica per i combustibili alternativi.

Entro il 31 dicembre 2040 dovranno sviluppare almeno un terminale merci multimodale che consenta una capacità di trasbordo sufficiente all'interno o in prossimità del nodo urbano.

*Nella relazione del Governo sono prospettate alcune modifiche, che saranno proposte nel corso del negoziato, tra cui: 1) l'estensione della disciplina sulla **mobilità urbana** al nodo urbano di **Lecce**, anche se al di sotto della soglia demografica dei 100.000 abitanti, per la strategicità della sua posizione geografica; 2) la cadenza biennale del monitoraggio degli indicatori, che sarebbe così allineata alle tempistiche della normativa nazionale; 3) una deroga per i nodi urbani con meno di 100.000 abitanti rispetto all'obbligo di sviluppare almeno un terminale merci ferroviario all'interno o in prossimità dei nodi più piccoli.*

Priorità aggiuntive per i nodi urbani sono:

- l'**interconnessione** senza soluzione di continuità tra l'infrastruttura della rete TEN-T e quella per il trasporto regionale e locale;
- la mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;
- la promozione di trasporti e di una mobilità a emissioni zero efficienti e silenziosi;
- l'aumento della quota del trasporto pubblico;
- lo scambio digitale di informazioni sui trasporti e sul traffico.

Disposizioni per trasporti intelligenti e resilienti

Il capo IV prevede disposizioni per l'utilizzo di sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (**sistemi TIC**) nei servizi di trasporto di merci per migliorarne la sostenibilità, ottimizzare la gestione e la capacità del traffico e consentire lo scambio di informazioni, aumentare l'efficienza e la sicurezza energetica e la resilienza della rete ad eventi naturali e causati dall'uomo, consentire di prevenire rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico. L'art. 42 prevede che tali sistemi siano adottati in tutta l'UE e siano **interoperabili** in tutti gli Stati membri.

I sistemi TIC comprendono:

- il sistema **ITS** (*Intelligent transport systems* o sistemi per il trasporto intelligente) per il trasporto stradale;
- i sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (**VTMIS**, *Vessel Traffic Management Information System*) e il sistema di interfaccia unica marittima europea (**EMSWe**, *European Maritime Single Window environment*) per il trasporto marittimo;
- il servizio d'informazione fluviale (**RIS**, *River information service*) per le vie navigabili interne;
- il sistema di servizi di gestione del traffico aereo/navigazione aerea (sistemi **ATM**, *Air traffic management*/**ANS**, *Air navigation services*);
- il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (**ERTMS**).

L'art. 43 prevede che gli **Stati membri promuovano progetti di interesse comune** che forniscano **servizi di trasporto merci** efficienti utili a contribuire alla riduzione delle emissioni di diossido di carbonio e altri impatti negativi sull'ambiente. Tali progetti si prefiggono, in primo luogo, di migliorare l'uso sostenibile dell'infrastruttura di trasporto, di promuovere la diffusione di servizi di trasporto innovativi nonché di sistemi TIC per i trasporti, oltre che lo sviluppo di infrastrutture ausiliarie necessarie per conseguire principalmente gli obiettivi ambientali e connessi alla sicurezza di tali servizi; in aggiunta, gli ulteriori obiettivi sono quelli di facilitare le operazioni di servizi di trasporto multimodale, promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e un esercizio a emissioni zero o a basse emissioni e, in ultimo, migliorare i collegamenti con le parti più vulnerabili e isolate dell'Unione.

Al fine di garantire che la rete **TEN-T** sia costantemente **al passo con lo sviluppo e con le tecnologie innovative** gli Stati membri mirano (art. 44), tra l'altro, a sostenere e promuovere la **decarbonizzazione** dei trasporti attraverso una transizione verso mezzi a emissioni zero e basse emissioni e attraverso l'introduzione di soluzioni come sistemi di fornitura di idrogeno ed elettricità e i combustibili sostenibili. Al fine di garantire prestazioni più elevate dell'infrastruttura digitale e l'efficienza della rete, gli Stati membri mirano a sostenere l'adozione e la **diffusione di nuove tecnologie digitali** e lo **sviluppo di servizi digitali di mobilità multimodale**, i quali contribuiscono a migliorare l'integrazione dei diversi modi di trasporto e il cui ulteriore sviluppo dovrebbe inoltre favorire modi di trasporto più sostenibili. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero promuovere modi efficaci per **fornire informazioni accessibili e comprensibili agli utenti e ai fornitori di servizi di trasporto** in materia di interconnessioni, interoperabilità e multimodalità, oltre che per quanto riguarda gli impatti ambientali delle loro scelte in termini di trasporto. In ultimo, essi mirano a promuovere **misure dirette a ridurre i costi esterni**, come la congestione, i danni alla salute e ogni tipo di inquinamento, tra cui il rumore e le emissioni.

Gli Stati membri hanno il compito di migliorare **la sicurezza e la resilienza dell'infrastruttura di trasporto rispetto ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, ai disastri provocati dall'uomo e alle perturbazioni intenzionali** che incidono sul funzionamento del sistema di trasporto dell'Unione nella **pianificazione dell'infrastruttura** (art. 46).

Anche nell'attuare i **progetti di interesse comune**, gli Stati membri devono tenere conto **delle interdipendenze e dei collegamenti** con altre reti come quella delle telecomunicazioni ed elettrica, nonché della **sicurezza** e della **qualità strutturale delle infrastrutture durante il loro intero ciclo di vita**, anche con riguardo alle condizioni climatiche future.

I progetti di interesse comune per i quali deve essere effettuata una **valutazione dell'impatto ambientale** in conformità con la [direttiva 2011/92/UE](#) sono soggetti ad una **valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici**, finalizzata ad assicurarne la resilienza agli effetti negativi dei cambiamenti climatici. Nell'analisi costi-benefici deve essere infatti integrato **il costo delle emissioni di gas a effetto serra**. Tale requisito non si applica ai progetti per i quali la valutazione dell'impatto ambientale è stata completata prima dell'entrata in vigore del regolamento.

La proposta prevede (art. 48) che gli Stati membri provvedano alla manutenzione dell'infrastruttura della rete in modo da assicurare lo stesso livello di servizio e sicurezza nell'intero ciclo di vita. Prevede inoltre **piani di manutenzione a lungo termine** comprensivi dei costi, che devono essere presi in considerazione fin dalla pianificazione ed anche nelle fasi di ammodernamento.

Con riferimento alla manutenzione, nella citata relazione, si rileva l'opportunità di una formulazione più flessibile anche in materia di obblighi dei gestori delle infrastrutture e si sottolinea che i costi di manutenzione dovrebbero essere presi in considerazione fin dalla progettazione, prevedendone il finanziamento con i fondi dello strumento di finanziamento previsti dal Meccanismo per collegare l'Europa (MCE).

Le infrastrutture della rete (art. 49), devono garantire l'**accessibilità** senza soluzione di continuità per **tutti gli utenti**, con una particolare attenzione per le persone in situazioni di vulnerabilità con disabilità o a mobilità ridotta, o residenti nelle regioni ultraperiferiche, remote, rurali, insulari, periferiche.

L'attuazione dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali

Il capo V riguarda l'**attuazione dei corridoi di trasporto europei**, definiti dall'art. 50 come uno strumento per facilitare l'implementazione coordinata di parti della rete che mirano tra l'altro a migliorare i collegamenti transfrontalieri e a eliminare le strozzature all'interno dell'UE e sono incentrati su: integrazione modale, interoperabilità, sviluppo coordinato dell'infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere, sostegno alla digitalizzazione dei trasporti.

Lo stesso articolo individua quali **priorità orizzontali** per lo sviluppo della rete:

- il **sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERMTS)** di cui gli Stati membri devono garantire l'installazione sull'intera rete;
- lo **spazio marittimo europeo**, che sostituisce le attuali Autostrade del Mare.

Per la realizzazione dei corridoi di trasporto, del sistema ERMTS e dello spazio marittimo europeo, la proposta conferma la figura del **coordinatore europeo**, designato dalla Commissione con un mandato di 4 anni rinnovabile, per ciascun corridoio e per ciascuna priorità.

I coordinatori devono tra l'altro redigere, **entro due anni** dall'entrata in vigore del regolamento e poi ogni quattro, un **piano di lavoro** elaborato di concerto con gli Stati membri interessati, di cui controllano l'attuazione. Il piano deve includere l'individuazione dei collegamenti mancanti, un'analisi degli investimenti necessari, l'individuazione di possibili soluzioni e **obiettivi intermedi** per la rimozione degli ostacoli. Devono inoltre redigere una **relazione annuale sullo stato di avanzamento**.

La proposta attribuisce maggiore rilevanza al ruolo del coordinatore, prevedendo che debba essere consultato dalla Commissione in merito alle **domande di finanziamento dell'UE** nell'ambito del **meccanismo per collegare l'Europa** (MCE, regolamento (UE) [2021/1153](#)) e assegnandogli il compito di verificare la coerenza dei progetti proposti dagli Stati membri per il cofinanziamento del MCE con le priorità del piano di lavoro.

Inoltre, il **primo piano di lavoro** presentato costituisce la base per un **atto di esecuzione** della Commissione in cui sono definite le priorità per la pianificazione delle infrastrutture e degli investimenti.

In merito al ruolo dei Coordinatori, nella relazione citata, nel valutare positivamente l'ampliamento delle competenze alla valutazione sulla coerenza con i Piani di lavoro, si sottolinea che l'individuazione delle priorità e degli investimenti debba essere mantenuta nella sfera nazionale e che vada valutata l'effettiva necessità di un Coordinatore nazionale per il sistema ERTMS.

L'attività della Commissione

Oltre ai casi già citati, la Commissione può adottare ulteriori **atti di esecuzione** per tratte specifiche, per l'attuazione di tratte transfrontaliere complesse o per fissare requisiti specifici delle infrastrutture.

La Commissione può inoltre:

- stabilire con **atti di esecuzione, esenzioni** rispetto ai requisiti in casi giustificati, motivati da particolari condizioni (limitazioni geografiche o fisiche specifiche, assenza di un determinato livello di traffico) e da valutazioni costi-benefici sotto il profilo socioeconomico dell'impatto sull'interoperabilità;
- **modificare** con **atti delegati** gli allegati I e II includendo o escludendo porti interni, marittimi e aeroporti nella rete globale, in relazione al volume di traffico registrato negli ultimi tre anni, includendo ulteriori nodi urbani se è dimostrato che la loro popolazione supera i 100.000 abitanti, includendo ulteriori terminali merci multimodali, adeguando le mappe dell'infrastruttura stradale, ferroviaria e della navigazione interna in modo da rispecchiare i progressi compiuti (art. 56).

L'attribuzione alla Commissione della competenza di adottare atti delegati andrebbe valutata alla luce dell'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che consente l'adozione di atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati "elementi non essenziali dell'atto legislativo". Al riguardo, appare opportuno acquisire l'avviso del Governo in merito alla natura di "elemento non essenziale" delle previsioni di cui agli allegati I e II, che recano rispettivamente le mappe e l'elencazione dei nodi, e pertanto alla loro modificabilità mediante un atto delegato della Commissione.

Comunicazione, monitoraggio, riesame e ritardi

Il capo VI reca disposizioni in merito agli obblighi di **comunicazione e monitoraggio**, all'esercizio della **delega**, alla procedura di comitato, al **riesame del regolamento**, alle procedure relative ai ritardi nell'attuazione della rete e alle possibilità di esenzioni.

Gli Stati membri (art. 55), che devono **informare la Commissione** dei progressi compiuti nella realizzazione dei progetti di interesse comune, garantiscono la **coerenza dei piani nazionali in materia di trasporti** e di investimenti con la politica dell'UE, con le priorità e con le scadenze previste dalla proposta di regolamento e dai piani di lavoro per i corridoi e le priorità orizzontali. Devono inoltre **notificare alla Commissione i progetti di piani e programmi nazionali** (o loro modifiche) per lo sviluppo della rete, almeno **dodici mesi prima** della loro adozione.

La proposta prevede che la Commissione proceda, **entro il 31 dicembre 2033** ad una **valutazione della rete centrale** e della sua conformità al regolamento, nonché ad un **riesame dello stato di realizzazione della rete centrale estesa e della rete globale**.

In caso di **ritardo significativo** nell'avvio o nel completamento dei lavori sulla rete centrale (art. 62), sulla rete centrale estesa e sulla rete globale, rispetto al calendario fissato negli atti di esecuzione o nei piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti, o in altra documentazione pertinente, la Commissione può chiederne i motivi allo Stato o agli Stati interessati che dispongono di **tre mesi** per rispondere.

La Commissione può quindi adottare una **decisione** indirizzata allo Stato membro o agli Stati membri interessati, e concedere **6 mesi** per porre rimedio.

Se la tratta soggetta a ritardo riguarda un **progetto finanziato con fondi dell'Unione** in regime di gestione diretta, può essere decisa una **riduzione dell'importo** della sovvenzione e/o una modifica **o una risoluzione della convenzione di sovvenzione**.

Nella relazione trasmessa dal Governo, si reputa eccessivamente vincolante l'obbligo di allineare i piani nazionali alle priorità e alle scadenze fissate a livello dell'UE e stabilite dal Coordinatore europeo e troppo rigida la procedura della notifica con 12 mesi di anticipo, anche

in caso di sola modifica. Si rileva inoltre l'opportunità che la tempistica per far fronte a eventuali ritardi sia definita sulla base di un'analisi delle cause.

I finanziamenti per le reti TEN-T (a cura del Servizio Studi)

Per lo sviluppo delle Reti di Trasporto Trans-europee (TEN-T), il regolamento (UE) n. 1316/2013, che ha istituito il "Meccanismo per collegare l'Europa" (*Connecting Europe Facility-CEF*), ha previsto uno stanziamento complessivo pari a 24,05 miliardi di euro, nell'ambito delle azioni del quadro finanziario 2014-2020. In questo quadro, gli stanziamenti annuali sono stati poi autorizzati dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Il regolamento stabilisce le caratteristiche (sovvenzioni e contribuzioni in altre forme) ed i criteri per tale finanziamento europeo, di cui una parte è riservata agli Stati con PIL pro capite inferiore al 90% della media UE (tra cui non rientra l'Italia).

Il programma di sviluppo delle Reti TEN-T viene **cofinanziato dalla Commissione UE, insieme agli Stati nazionali, attraverso** appositi **bandi di gara**, con i quali vengono selezionati i progetti di interesse europeo che più contribuiscono agli obiettivi del programma.

A luglio 2021 è entrato in vigore il nuovo **Regolamento CEF 2.0**, che reca **33,71 miliardi** di euro per finanziare lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e ad alte prestazioni nei settori dei trasporti, del digitale e dell'energia, nel periodo **2021-2027**. Sempre nel 2021, inoltre, è stato approvato il programma dei primi **tre bandi annuali fino al 2023** con la dotazione di **7 miliardi** di euro, destinati a progetti infrastrutturali sulla TEN-T Centrale e Globale, alle applicazioni intelligenti e alle soluzioni innovative per i trasporti, alla sicurezza delle infrastrutture e alla loro sostenibilità, alle infrastrutture per i combustibili alternativi e alla mobilità militare. Nella seconda parte del 2022 e nel 2023 sono previsti due bandi di pari entità per iniziative simili.

Le reti TEN-T nel PNRRR

La Missione 3 del **PNRR** è dedicata alle "**Infrastrutture per una mobilità sostenibile**" e vede, tra gli obiettivi comuni agli investimenti, anche la decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni attraverso lo spostamento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia. La principale componente (M3C1.1) è destinata agli **interventi sulla rete ferroviaria**, con interventi per 24,77 miliardi di euro. L'intermodalità e la logistica integrata rappresentano la seconda componente (M3C2), con risorse pari a 630 milioni di euro.

Entrambe queste componenti prevedono **investimenti** che attengono allo sviluppo delle Reti TEN-T; in particolare si tratta dei seguenti:

1. **Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud** per passeggeri e merci (M3C1- Investimento 1.1): consiste nella costruzione di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee **Napoli-Bari** (1.400 mln €), **Salerno-Reggio Calabria** (1.800 mln €) e **Palermo-Catania** (1.440 mln €), che fanno parte della **rete centrale** TEN-T nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
2. **Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa** (M3C1- I 1.2): consiste nella costruzione di **180 km** di infrastruttura ferroviaria ad **alta velocità** per passeggeri e merci sulle linee **Brescia-Verona-Vicenza-Padova**, **Liguria-Alpi** e **Verona Brennero**, della **rete centrale** TEN-T, per un totale di 8.570 mln €, sui corridoi Baltico-Adriatico, Scandinavo-Mediterraneo e sul corridoio Mediterraneo
3. **Connessioni diagonali** (M3C1-I 1.3) per la costruzione di **87 km di ferrovia ad alta velocità**, sia per i passeggeri che per le merci, con finanziamenti per 1.580 mln €, sulle linee **Roma-Pescara**, **Orte-Falconara** e **Taranto-Metaponto Potenza-Battipaglia**, che fanno parte della **rete globale** TEN-T;
4. **Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)**, con risorse per 2.970 mln € (M3C1-I 1.4), che consiste nell'equipaggiare 3400 km di rete RFI del sistema

europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), conformemente al piano europeo per la sicurezza e l'interoperabilità delle reti europee;

5. **Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave** (M3C1-I 1.5), con risorse per 2.970 mln €, per migliorare 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico-Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda);
6. **Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud** (M3C1-I 1.7), in diversi punti critici del Sud Italia (linea Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria/Lamezia Terme, nonché linee in Molise, Basilicata ecc.), per realizzare gli interventi di **ultimo miglio ferroviario** per la **connessione di porti (Taranto e Augusta) e aeroporti (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e Brindisi)**, per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno; i finanziamenti ammontano a 2.400 mln €;
7. **Digitalizzazione della catena logistica** (M3C2-I 2.1), con investimenti per 250 mln €, per realizzare un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla dematerializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni e sviluppando i *Port Community Systems (PCS)*.

L'Allegato infrastrutture al DEF 2022

L'Allegato Infrastrutture rappresenta il documento ufficiale di pianificazione della mobilità e di individuazione delle infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, così integrando le condizioni di pianificazione di dettaglio necessarie per fruire dei fondi europei 2021-2027.

La **proposta di regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo delle reti TEN-T**, prevede espressamente, **all'articolo 58**, che gli Stati membri provvedano affinché i **piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti siano coerenti** con la politica dell'Unione in materia di trasporti, con le priorità e le scadenze stabilite nel regolamento stesso e **con le priorità stabilite per i corridoi TEN-T**.

L'Allegato al DEF 2022, nell'ottica della sostenibilità ambientale e in linea con le priorità politiche dell'Unione europea delineate nel **Green Deal** e nel pacchetto "**Fit for 55**" e nel quadro dell'**Agenda 2030** dell'ONU, contiene, oltre alle linee programmatiche di azione ed al quadro delle risorse e degli interventi prioritari, anche una sintesi del quadro normativo europeo in materia, citando espressamente la **revisione del regolamento sulle Reti TEN-T** e indicando che tra le **priorità** del Paese rientrano:

- l'inclusione del porto di **Civitavecchia** nella rete dei porti *Core*;
- il completamento della **dorsale adriatica**;
- la **specializzazione delle linee ferroviarie** della rete *Core* dedicate al traffico passeggeri e merci;
- l'inclusione della parte mancante della **sezione stradale e ferroviaria Jonica** nella rete di rango *Comprehensive*;
- l'**ampliamento** della **rete dei nodi urbani** interessati;
- la **conversione delle Autostrade del Mare** con vincoli meno stringenti per i porti, a favore della nuova nozione di Spazio marittimo;
- il riallineamento delle **vie di accesso** al valico del **Brennero**, alla **Torino Lione**, nonché alla **Venezia-Trieste**.

Si ricorda infine che il **9 dicembre 2021** è stata **approvata** in IX Commissione Trasporti una **Risoluzione (7-00692)** in materia che impegna il Governo:

- ad adottare iniziative per prevedere, in sede di revisione europea del regolamento (UE) n. 1315-2013, l'inserimento del **completamento del corridoio Adriatico della rete Ten-T**, attraverso il completo sviluppo infrastrutturale della dorsale adriatica fino a Lecce, che oggi si interrompe ad Ancona e riprende a Foggia, nella direttrice Napoli-Bari, posto che la realizzazione di un nuovo collegamento Ten-T Ancona-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce avrebbe come obiettivo quello di completare il collegamento ad alta velocità tra Ancona e Lecce e inserire il porto di Brindisi tra le reti dei porti Core, utile per rilanciare il Sud Italia e consentire un pieno e rapido lo sviluppo dei porti di Brindisi e Taranto, garantendo, inoltre, un collegamento più rapido e diretto tra l'Europa e il Mediterraneo;
- ad adottare iniziative per accelerare i lavori dell'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria e ad avviare le opportune iniziative volte alla realizzazione, nel rispetto della tutela dell'ambiente, di un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia, al fine di completare il corridoio Helsinki-La Valletta, che taglia l'Europa da Nord a Sud;
- ad adottare iniziative per l'accelerazione dei lavori dell'**Alta velocità/Alta capacità Napoli-Bari**, rientrante nel corridoio ferroviario europeo **Ten-T Scandinavia-Mediterraneo**, che collega il Nord Europa con il Sud Italia, tenendo conto che la linea ferroviaria Napoli-Bari è un asse strategico per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel Sud Italia, con tempi di percorrenza quasi dimezzati tra Napoli e Bari, collegate in sole due ore, e che permetterà di avvicinare Nord e Sud, con la previsione di un viaggio da Milano a Bari in sei ore;
- ad adottare iniziative per prevedere il potenziamento dell'**Alta velocità/Alta capacità della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia**, già inserita quale intervento infrastrutturale nell'accordo di programma tra RFI e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e fondamentale per il collegamento tra la costa ionica e la dorsale tirrenica rientrante nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti **Ten-T**;
- ad adottare iniziative per prevedere la possibilità di potenziare la linea ferroviaria Roma-Torino, corridoio tirrenico, valutando la possibilità di estendere l'Av/Ac anche su tale corridoio;
- ad avviare le opportune iniziative volte allo sviluppo, nel rispetto dell'ambiente, della retroportualità dei porti del Mezzogiorno, al fine di realizzare la piattaforma logistica del Sud Europa, nel Sud Italia, con lo scopo di intercettare la gran parte delle merci che transitano nel mediterraneo, considerato che in questo modo l'Italia intera potrebbe lavorare come la più grande piattaforma logistica del sud Europa di import/export grazie alla capacità dei porti del Nord e di quelli del Sud Italia;
- ad adottare iniziative per prevedere l'implementazione del collegamento tra la città di Venezia e l'aeroporto Mestre-Venezia al fine di migliorare e velocizzare i collegamenti infrastrutturali;
- ad avviare le opportune iniziative al fine di migliorare il **collegamento tra la città e il porto di Genova e il porto di Rotterdam**, già inserito nel corridoio Ten-T Reno-Alpi, anche attraverso il rifacimento della galleria del Sempione;
- ad assumere le necessarie iniziative per l'accelerazione degli interventi relativi al corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, nel quadro del complesso di interventi volti a potenziare le infrastrutture ferroviarie sull'asse trasversale Torino-Milano-Venezia-Trieste e in coerenza con le nuove connessioni ferroviarie verso il Brennero;
- ad assumere le opportune iniziative per accelerare la realizzazione degli interventi relativi alla tratta italiana del collegamento transfrontaliero tra Torino e Lione, anche ponendo in essere quanto necessario per il completamento dell'integrazione di tale tratta con la restante parte della linea ferroviaria Av/Ac Torino-Milano-Venezia-Trieste, facente parte del corridoio transfrontaliero Torino – Lione;
- a valutare l'opportunità di adottare iniziative per prevedere la **possibilità di inserire la linea Novara-Busto Seregno nella rete Ten-T**, in considerazione della strategicità di tale linea rispetto al corridoio Reno-Alpi, e della necessità di potenziare il collegamento con Malpensa Aeroporto;
- a valutare l'opportunità di prevedere la possibilità di **elevare la dorsale Jonica tra il Porto di Taranto e l'Aeroporto di Crotona da rete Comprehensive a rete Core** in continuità con la dorsale adriatica-ionica utile per realizzare il corridoio Baltico-Adriatico-Jonico;
- ad adottare iniziative affinché l'Unione europea proceda alla rivisitazione della **Rete Ten-T** affinché tutta la **Sardegna** vi sia inclusa;
- ad adottare iniziative per accelerare il completamento del raddoppio della **Ferrovia Pontremolese** ed il suo inserimento nel **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti Ten-T** entro il 2023, come più volte richiesto dai vertici regionali, dalle organizzazioni imprenditoriali e dall'Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale, in quanto infrastruttura prioritaria non solo per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, ma anche per l'intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia, anche in relazione al

completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto;

- ad adoperarsi per avviare, nel pieno rispetto dell'ambiente, le opportune iniziative volte all'implementazione – anche alla luce dell'inserimento nella Rete Core del Porto di Civitavecchia e a seguito degli interventi programmati e parzialmente finanziati con il PNRR, come la rete ferroviaria Roma-Pescara, l'autostrada A/24 e A/25 e i porti di Ortona e Pescara – del corridoio longitudinale tra Tirreno e Adriatico, naturale corridoio logistico tra i porti abruzzesi e il porto di Civitavecchia.

Esame presso le istituzioni europee

Il Parlamento europeo ha assegnato l'esame dell'atto alla Commissione per i Trasporti e il Turismo (TRAN) che ha nominato relatori gli eurodeputati **Barbara Thaler** (PPE, Austria) e **Dominique Riquet** (Renew Europe, Francia). La scadenza per gli emendamenti presso la Commissione è fissata indicativamente per il 13 settembre, mentre l'esame in plenaria dovrebbe tenersi all'inizio del 2023.

Presso il Consiglio dell'UE la proposta è all'esame del Gruppo di lavoro "Trasporti intermodali e reti".

Esame presso altri Parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal **sito IPEX**, l'esame dell'atto [COM\(2021\)812](#) risulta completato da parte del Bundesrat tedesco, delle Cortes Generales di Spagna, del Sejm polacco, del Seimas della Repubblica di Lituania e della Camera dei Deputati della Repubblica Ceca. Risulta tuttora in corso presso i Parlamenti danese, finlandese, irlandese e svedese, presso l'Assemblea nazionale Slovena, il Senato francese e il Senato polacco.

