

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. COM/2021/812 final e Allegati.

Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. COM(2022)384 final e Allegati (*Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale*) 84

ALLEGATO 1 (*Documento finale approvato*) 86

ALLEGATO 2 (*Proposta alternativa di documento finale del gruppo MoVimento 5 Stelle*) 90

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Giovedì 23 febbraio 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 14.40.

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

COM/2021/812 final e Allegati.

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

COM(2022)384 final e Allegati.

(*Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e conclu-*

sione – Approvazione di un documento finale).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 21 febbraio 2022.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Invita il relatore a formulare la proposta di documento finale.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, nel ringraziare i membri della Commissione e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il supporto ricevuto, ricorda il lungo percorso dell'atto all'esame della Commissione, sottolineando come la programmazione richieda un'attività di studio e di elaborazione; richiama inoltre gli spunti

interessanti forniti nel corso nell'audizione dei parlamentari europei.

Illustra dunque il contenuto del documento finale (*vedi allegato 1*), illustrando gli aspetti salienti e ricordando che esso tiene conto dell'orientamento generale approvato dal Consiglio dell'Unione europea sulle proposte originarie di regolamento della Commissione europea, ma risulta di più ampio respiro, essendo indirizzato anche al Parlamento europeo e alla Commissione europea.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il MoVimento 5 Stelle ha presentato una proposta alternativa di documento finale (*vedi allegato 2*).

Il sottosegretario Tullio FERRANTE esprime un avviso favorevole sulla proposta di documento finale del relatore.

Giorgio FEDE (M5S), nel dichiarare il voto contrario sulla proposta di documento finale del relatore, sottolinea le criticità riguardanti i due progetti della Torino-Lione e del ponte sullo Stretto di Messina. Ricorda che il primo sconta un ritardo di circa quindici anni nella realizzazione e prevede una spesa che nel tempo è raddoppiata fino a circa 9 miliardi.

Per quanto riguarda il ponte sullo Stretto di Messina, invita ad un adeguato approfondimento, soprattutto in relazione ai costi, scevro da pregiudizi politici che hanno fatto di quest'opera un terreno di scontro durante la campagna elettorale. Nel ricordare la posizione di Rete Ferroviaria Italiana sulla necessità di uno studio di fattibilità, esprime la sua contrarietà alla realizzazione dell'opera.

Francesca GHIRRA (AVS), pur condividendo lo spirito costruttivo con cui è stata elaborata la proposta del relatore, di cui apprezza in particolare il riferimento alla

valorizzazione dell'insularità, ritiene di dover esprimere un voto contrario, per le forti perplessità soprattutto sulla linea Torino-Lione e sul ponte sullo Stretto di Messina. Dichiarata infine di condividere la proposta alternativa di documento finale presentata dal MoVimento 5 Stelle.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), nel ricordare i tempi biblici necessari per realizzare i progetti infrastrutturali nel nostro Paese, evidenzia che, nella proposta del relatore, sono contenute molte opere che già negli anni passati erano state promosse sotto i governi cui partecipava il Partito Democratico.

Apprezza lo spirito costruttivo con cui è stato elaborato il documento finale, rammaricandosi peraltro per il mancato inserimento della tratta ad alta velocità tra il porto di Civitavecchia e l'aeroporto di Fiumicino.

Tra le opere inserite nella proposta di documento finale, richiama in particolare l'aeroporto di Catania e la tratta Catania-Caltagirone-Gela-Canicattì-Agrigento/Caltanissetta.

Esprime infine il voto favorevole del Gruppo del Partito democratico su un atto che imposta la programmazione europea delle infrastrutture per i prossimi decenni.

La Commissione approva la proposta di documento finale del relatore (*vedi allegato 1*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara conseguentemente preclusa la proposta alternativa del MoVimento 5 Stelle.

Nel ringraziare tutti i gruppi per il confronto intercorso, avverte che il documento approvato sarà trasmesso, oltre che al Governo, anche al Parlamento europeo, alla Commissione europea e al Consiglio dell'Unione europea.

La seduta termina alle 14.50.

ALLEGATO 1

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (COM/2021/812 final e Allegati).

Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (COM(2022)384 final e Allegati).

DOCUMENTO FINALE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminate ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento la proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (COM(2021)812) e la successiva proposta di modifica (COM(2022)384);

preso atto del parere favorevole con condizioni e osservazioni approvato dalla XIV Commissione Politiche dell'Unione europea nella seduta del 20 febbraio 2023;

tenuto conto dell'orientamento generale approvato sulla medesima proposta dal Consiglio dell'Unione europea lo scorso 5 dicembre 2022 e delle relazioni trasmesse dal Governo ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sulla proposta originaria della Commissione europea;

considerati gli elementi di conoscenza e valutazione acquisiti nel corso dell'esame, in particolare in occasione dell'audizione di rappresentanti italiani al Parlamento europeo, tenutasi nella seduta del 12 gennaio 2023;

osservato che:

la proposta della Commissione appare complessivamente condivisibile in quanto mira a migliorare la rete transeu-

ropea dei trasporti per rafforzare la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e per creare uno spazio unico europeo dei trasporti sostenibile, efficiente, resiliente;

si ravvisa tuttavia, come evidenziato nelle relazioni del Governo italiano, la necessità di apportare modifiche al testo, anzitutto in relazione al tracciato dei corridoi europei che interessano l'Italia al fine di tenere conto delle effettive esigenze e potenzialità di alcuni collegamenti;

gli aggiornamenti infrastrutturali richiesti dalla proposta in esame sono tali da richiedere significativi investimenti, in particolare per il trasporto ferroviario. A questo riguardo, l'orientamento generale definito dal Consiglio opportunamente prevede risorse aggiuntive per l'implementazione dei nuovi requisiti richiesti, in particolare sull'infrastruttura ferroviaria, e rende alcuni di questi meno stringenti;

la proposta della Commissione prevede, rispetto al regolamento vigente, un ampio ricorso agli atti delegati che andrebbe ancorato a parametri più rigorosi;

rilevata la necessità che il presente documento finale sia trasmesso tempestivamente alla Commissione europea, nell'ambito del cosiddetto dialogo politico, nonché al Parlamento europeo e al Consiglio,

esprime una

VALUTAZIONE FAVOREVOLE.

con le seguenti condizioni:

1) appare necessario condizionare gli obblighi degli Stati membri connessi alla realizzazione delle misure indicate nella proposta alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate, soprattutto con riguardo all'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria;

2) con riferimento ai tracciati dei Corridoi europei di trasporto che attraversano l'Italia, di cui all'allegato III, è necessario prevedere, conformemente all'orientamento generale approvato dal Consiglio dell'Unione europea il 5 dicembre 2022:

un collegamento diretto con il nuovo Corridoio dei Balcani Occidentali via Trieste;

la sezione Milano-Bologna lungo il Corridoio Mediterraneo;

con particolare riferimento al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l'inserimento dell'autostrada, della linea ferroviaria di trasporto passeggeri e della linea ferroviaria di trasporto merci Villa San Giovanni-Messina (ponte – collegamento fisso);

3) con riferimento ai medesimi tracciati, risulta altresì necessario:

inserire la sezione Bologna-Ancona lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;

prolungare il corridoio Mar Baltico–Mar Adriatico da Bari a Lecce, via Brindisi;

4) occorre attuare in modo efficiente e sinergico il coordinamento, anche temporale, dell'attuazione nei diversi Stati membri delle opere infrastrutturali relative al completamento dei corridoi, nel rispetto dei termini previsti e degli altri obblighi connessi;

5) è opportuno stabilire espressamente che lungo i corridoi non sono ammissibili, in linea di principio, restrizioni al transito stabilite in via unilaterale da uno Stato membro. Eventuali restrizioni dovreb-

bero essere motivate e comunicate alla Commissione europea e agli Stati membri limitrofi interessati, con indicazione di soluzioni alternative di transito altrettanto sostenibili ed efficienti, concordate con i medesimi Stati. La Commissione dovrebbe poter disporre di poteri sanzionatori adeguati in caso di violazioni delle previsioni in materia;

6) occorre inserire nel regolamento specifiche disposizioni che prevedano la creazione o l'ammodernamento, entro termini certi e con risorse adeguate, di reti infrastrutturali aeree, marittime e ferroviarie di collegamento con le regioni insulari, garantendo altresì servizi di trasporto sostenibili, regolari e frequenti con le medesime regioni;

7) i Piani urbani per la mobilità sostenibile dovrebbero comprendere azioni per migliorare l'accessibilità per le persone con disabilità, anziane e a mobilità ridotta;

8) con riguardo alla *governance* della rete, riconosciuta l'importanza del ruolo svolto dai Coordinatori europei, alcune fasi, quali l'identificazione e priorità degli investimenti, dovrebbero essere mantenute nell'ambito nazionale. Si raccomanda, peraltro, di confermare e rafforzare le disposizioni contenute nell'orientamento generale atte a prevedere la possibilità di obiettivi intermedi per i Piani di lavoro e conseguente monitoraggio;

9) con riguardo a eventuali ritardi nell'attuazione dei progetti, le tempistiche di soluzione dovrebbero essere definite in relazione ad un'analisi delle cause;

10) sia assicurato il coordinamento a livello europeo tra tutti i principali interventi di adeguamento e/o di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie, al fine di evitare una pluralità di cantieri contemporanei in diversi Stati membri, con prevedibili ripercussioni negative sulla circolazione dei passeggeri e delle merci;

11) si proceda all'armonizzazione all'interno dell'Unione delle regole previste per l'effettuazione dei traffici ferroviari, omogeneizzando le troppe differenti nor-

mative e regolamentari esistenti tra i vari Stati membri al fine di facilitare l'interoperabilità e la libera concorrenza;

12) il ricorso agli atti delegati della Commissione europea per modificare i tracciati previsti dalla disciplina legislativa andrebbe limitato alle tratte transfrontaliere di particolare complessità;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riguardo alla rete centrale, di cui all'allegato I, si valuti di inserire, conformemente all'orientamento generale approvato dal Consiglio dell'Unione europea il 5 dicembre 2022:

le varianti ferroviarie merci di Bolzano e Rovereto (convenzionali);

le linee ferroviarie ad alta velocità per il trasporto di passeggeri Milano-Treviglio e Treviglio-Verona;

la tratta passeggeri La Spezia-Genova-Ventimiglia;

la linea passeggeri Chiasso-Como San Giovanni;

il collegamento ferroviario ad alta velocità Bussoleno-Avigliana e Torino-Orbassano;

la sezione Trieste-Divaccia;

la linea ferroviaria ad alta velocità per il trasporto di merci e passeggeri Salerno-Battipaglia;

la linea ferroviaria di trasporto merci Battipaglia-Praia a mare;

b) con riguardo alla medesima rete centrale, si valuti altresì di prevedere l'inserimento:

dell'autostrada Roma-Teramo;

della linea ferroviaria di trasporto passeggeri Genova-Pisa-Firenze (alta velocità);

c) con riferimento alla rete centrale estesa, di cui all'allegato I, si valuti l'opportunità di inserire:

la linea ferroviaria di trasporto merci e passeggeri (convenzionale) La Spezia-

Parma, inclusa l'elevazione di rango dell'interporto di Parma;

la linea ferroviaria di trasporto merci e passeggeri (convenzionale) Civitavecchia-Pescara-Ortona;

la linea ferroviaria di trasporto passeggeri Pisa-Roma (convenzionale);

l'autostrada Rosignano Marittimo-Civitavecchia;

d) con riguardo alla rete globale, di cui all'allegato I, si valuti altresì di inserire:

la linea ferroviaria di trasporto merci e passeggeri (convenzionale) Catania-Caltagirone-Gela-Canicattì-Agrigento/Caltanissetta;

e) con riguardo alla lista dei nodi della rete transeuropea dei trasporti di cui all'allegato II, si valuti l'opportunità di inserire:

gli aeroporti di Catania, Bari e Pisa nella rete centrale anziché nella rete globale;

l'aeroporto di Salerno nella rete globale;

i porti marittimi di Pescara e Ortona nella rete globale;

i nodi urbani di Foggia e Lecce;

f) si valuti di adeguare, per il nodo di Roma, il tracciato del transito merci in relazione ad un superamento non urbano delle linee con conseguente realizzazione del corridoio intermodale Roma-Latina in coerenza con la futura autostrada;

g) si valuti di anticipare quanto meno al 2040 la scadenza del 2050 entro cui gli aeroporti della rete globale devono essere collegati alla rete ferroviaria a lunga distanza;

h) con riguardo all'introduzione di nuovi e ambiziosi requisiti per l'infrastruttura ferroviaria, la velocità minima richiesta per le linee passeggeri (160 km/h) difficilmente può essere mantenuta lungo tutta la linea, in particolare in prossimità dei nodi urbani o lungo tratti interessati da vincoli orografici. Si ritiene pertanto ne-

cessario prevedere la limitazione dell'applicazione del parametro almeno in relazione alla lunghezza delle tratte interessate;

i) in merito alla sagoma di trasporto combinato (P400), si valuti l'opportunità di modificare il requisito con il parametro di altezza del semirimorchio *standard* pari a 4 metri su vagoni di altezza di almeno 27 cm e di non prevedere l'obbligo sull'intera rete ma solo su un elenco predefinito di tratte ferroviarie, che includano almeno una linea diretta che consenta la circolazione ininterrotta di treni in uno Stato membro nonché sulle linee transfrontaliere e almeno una linea diretta collegata a terminali merci giacenti su un corridoio;

l) con riguardo al nuovo parametro richiesto sulla rete centrale per la lunghezza dei treni, si valuti l'opportunità di non prevederne l'obbligo sull'intera rete, in quanto esso comporta investimenti aggiuntivi, sulla base di specifiche condizioni che permettano di contemperare le esigenze della pianificazione della capacità nelle ore di punta nel trasporto pendolari al fine di garantire la mobilità richiesta dal territorio;

m) è opportuno rafforzare la cooperazione, ai sensi dell'articolo 9 della pro-

posta, con Paesi vicini al fine di collegare la rete transeuropea dei trasporti con le loro reti infrastrutturali in modo da rafforzare la crescita economica e la competitività. In questa prospettiva appare prioritario facilitare il trasporto ferroviario con i Balcani occidentali;

n) con riguardo ai requisiti operativi richiesti sulle linee merci, si valuti la possibilità di includere le imprese ferroviarie e i gestori dei terminali tra i soggetti responsabili della qualità dei servizi;

o) con riguardo al trasporto su strada, si valuti l'opportunità di portare a 150 km la distanza massima tra le aree di riposo (*rest areas*), invece dei 60 km attualmente previsti;

p) in merito al monitoraggio degli indicatori, si valuti l'opportunità di allinearne le tempistiche con quelle previste dalla normativa italiana che prevede una cadenza biennale. Infine, si sottolinea l'opportunità di enfatizzare il ruolo del trasporto pubblico e della mobilità attiva;

q) si valuti, al fine di promuovere l'innovazione nel settore del trasporto aereo, l'inserimento dei cosmodromi o spazioporti nell'elenco delle componenti dell'infrastruttura del trasporto aereo.

ALLEGATO 2

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (COM/2021/812 final e Allegati).

Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (COM(2022)384 final e Allegati).

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI DOCUMENTO FINALE DEL GRUPPO
MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione,

premessi che la proposta di regolamento in esame opera una profonda revisione degli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), attualmente disciplinati dal regolamento 1315/2013, per cui si prevede anche l'abrogazione;

la revisione degli orientamenti TEN-T si prefigge quattro obiettivi principali:

aumentare l'efficienza complessiva dei trasporti, 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 ai cambiamenti climatici e ad altri rischi naturali o a disastri provocati dall'uomo, nonché integrare i costi delle emissioni di gas a effetto serra nell'analisi costi-benefici;

migliorare l'efficienza degli strumenti di *governance* della rete, razionaliz-

zare gli strumenti di comunicazione e monitoraggio come pure le procedure di progettazione.

Tuttavia, di recente è stata pubblicata la relazione della Corte dei conti europea sulla valutazione dei megaprogetti cofinanziati dalla Commissione;

tra le otto infrastrutture con finanziamento oltre il miliardo di euro, c'è anche la seconda linea ad alta velocità Torino-Lione, comunemente nota come TAV;

dalla relazione della Corte emergono diverse criticità. Nonostante 15 anni di ritardo, le tempistiche di consegna del progetto non saranno rispettate: viene considerata infatti irrealistica la messa in servizio della linea per il 2030. Inoltre, rispetto alle stime iniziali, il costo del progetto è aumentato dell'85 per cento, passando da 5,2 miliardi a 9,6 miliardi al netto dell'inflazione. Infine, anche sul fronte delle previsioni di traffico, le cifre sono giudicate dalla Corte « oltremodo ottimistiche » e ciò comporta un « alto rischio di sovrastimare i benefici ecologici » del TAV: la compensazione delle emissioni inquinanti prodotte dai cantieri si avrà soltanto 25 anni dopo l'entrata in servizio dell'infrastruttura (ove si raggiungano i livelli di traffico previsti), altrimenti potrebbero occorrere più di 50 anni;

alla luce di queste nuove informazioni, non si comprende la ragione per la quale si continua a ritenere il suddetto progetto indispensabile e prioritario per la politica dei trasporti dell'UE e invece non si intenda valutare la possibilità di rimodulare i fondi destinati al TAV verso altre priorità, anche alla luce dell'emergenza coronavirus;

particolare rilievo ha assunto a più riprese nel dibattito politico e pubblico, la possibilità di inserire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina nell'elenco di opere strategiche per il completamento della rete TEN-T. Al riguardo si segnala quanto precisato nel giugno 2021 dalla Commissaria europea per i Trasporti, Adina Vălean nella risposta all'interrogazione presentata dall'europarlamentare Vincenzo Sofo (Italia, ECR): « Il collegamento tra la Sicilia e l'Italia continentale fa parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Rientra già nel corridoio "Scandinavia-Mediterraneo" e, in quanto tale, fa parte della rete considerata di importanza unionale. Più di recente, fonti di stampa hanno dato notizia di una lettera di alcuni eurodeputati italiani alla presidente della Commissione eu-

ropea, Ursula von der Leyen e alla stessa Commissaria per i Trasporti per chiedere l'inclusione del Ponte sullo Stretto di Messina nella rete TEN-T, attualmente oggetto di revisione »;

obiettivo perseguito dal Ministro Salvini attraverso, come prima azione, il rifinanziamento della ormai liquidata società Stretto di Messina S.p.A., la società del Gruppo ANAS che ha la *mission* di progettare, realizzare e gestire il Ponte sullo Stretto di Messina con una autorizzazione di spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023;

si rileva inoltre che gli impatti climatici dei cantieri per la realizzazione delle nuove opere o per l'adeguamento delle vecchie non sono presi in adeguata considerazione. Questi dovrebbero includere infatti, anche i risultati dello studio della Corte dei conti europea, che evidenzia come le emissioni di alcuni cantieri richiederanno decine di anni per essere recuperate e non si può ignorare che occorre perseguire soluzioni alternative;

per tutto ciò premesso,

esprime una

VALUTAZIONE CONTRARIA.