



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

Documentazione per le Commissioni AUDIZIONI E INCONTRI IN AMBITO UE

Audizione della Commissaria
europea ai trasporti, Violeta Bulc

Roma, 13 dicembre 2017

DOSSIER - XVII LEGISLATURA

11 dicembre 2017

DOSSIER



Documentazione per le Commissioni
AUDIZIONI E INCONTRI IN AMBITO UE

Audizione della Commissaria europea ai
trasporti, Violeta Bulc

Roma, 13 dicembre 2017

SENATO DELLA REPUBBLICA

SERVIZIO STUDI
DOSSIER EUROPEI

N. 86


CAMERA DEI DEPUTATI

UFFICIO RAPPORTI CON
L'UNIONE EUROPEA

N. 50



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - studi1@senato.it -  @SR_Studi

Dossier europei n. 86



UFFICIO RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA

TEL. 06-6760-2145 - cdrue@camera.it

Dossier n. 50

Servizio Studi – Dipartimento Trasporti

TEL. 06-6760-2614– st_trasporti@camera.it

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

SCHEDE DI LETTURA

COMPETENZE DELLA COMMISSARIA EUROPEA AI TRASPORTI, VIOLETA BULC	9
IL PRIMO PACCHETTO SULLA MOBILITÀ	11
"L'EUROPA IN MOVIMENTO": LE INIZIATIVE DELLA COMMISSIONE EUROPEA IN MATERIA DI MOBILITÀ	11
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (COM(2017)275)	12
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (COM(2017)276)	16
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 sui tempi di guida e il regolamento (UE) n. 165/201 sui tachigrafi (COM(2017)277)	19
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada (COM(2017)278)	23
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi (COM(2017)279)	25

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) (COM(2017)280)	29
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore (COM(2017)281)	33
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/1/CE, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (COM(2017)282)	37
La posizione del Parlamento italiano e i seguiti del Governo	40
LE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI (RETI TEN-T)	45
Corridoio baltico-adriatico	49
Corridoio mediterraneo	50
Corridoio scandinavo-mediterraneo (Helsinki-La Valletta)	51
Corridoio Reno-Alpi (Rotterdam-Aenova)	52
Le autostrade del mare	53
IL FINANZIAMENTO DEL PROGETTO TEN-T	61
Stato di attuazione: progressi negli investimenti sostenuti dal cofinanziamento dell'UE	63
RETI TEN-T- LA SITUAZIONE IN ITALIA E I FINANZIAMENTI (A CURA DEL SERVIZIO STUDI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI)	65
I finanziamenti europei CEF per i progetti italiani TEN-T	66

I finanziamenti del PON 2014-2020	66
Altri finanziamenti nazionali	67
La linea ferroviaria Torino Lione	69
QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO	71
Quinta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario	74
Quota modale del trasporto ferroviario	76

Schede di lettura

COMPETENZE DELLA COMMISSARIA EUROPEA AI TRASPORTI, VIOLETA BULC

In base alla lettera di incarico conferita dal Presidente della Commissione europea, Jean-Claude Juncker, Violeta Bulc (Slovenia) è Commissaria competente per i trasporti.

Rientrano, pertanto, nelle sue competenze:

- portare avanti i lavori sulle reti di trasporto transeuropee e promuovere i collegamenti di trasporto transfrontalieri;
- facilitare i viaggi garantendo collegamenti ottimali tra le diverse modalità di trasporto, come il trasporto ferroviario e aereo;
- basare sempre più le nuove politiche sul principio "chi usa paga", evitando allo stesso tempo le discriminazioni;
- completare i negoziati sui nuovi regolamenti ferroviari (quarto pacchetto ferroviario) e proseguire la politica del cielo unico europeo;
- sviluppare standard comuni dell'UE in materia di sicurezza dei trasporti per migliorare l'ambiente internazionale per i trasporti.

La Commissaria è, inoltre, parte dei seguenti Project Teams:

- Occupazione, crescita, investimenti e competitività;
- Mercato unico digitale;
- Unione dell'energia;
- Legiferare meglio e affari interistituzionali;
- Budget e risorse umane;
- Europa nel mondo.

IL PRIMO PACCHETTO SULLA MOBILITÀ

"L'EUROPA IN MOVIMENTO": LE INIZIATIVE DELLA COMMISSIONE EUROPEA IN MATERIA DI MOBILITÀ

Il **31 maggio 2017** la Commissione europea ha presentato un pacchetto di proposte legislative volte a realizzare, **entro il 2025**, un **sistema di trasporti pulito, competitivo e interconnesso**.

La comunicazione "**L'Europa in movimento**" ([COM\(2017\)283](#)), che accompagna le proposte, definisce un programma per il futuro della mobilità nell'Unione europea.

Principali obiettivi dell'agenda sono i seguenti:

- promuovere la sostenibilità;
- modificare il comportamento dei consumatori e i modelli della domanda;
- garantire la sicurezza stradale;
- migliorare il quadro sociale e le condizioni di lavoro nel settore dei trasporti su strada;
- ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico;
- incoraggiare l'adozione di sistemi di pedaggio più equi;
- ridurre gli oneri burocratici per le imprese.

Le misure proposte riguardano il **trasporto su strada**, ma la Commissione evidenzia come l'importanza della mobilità in generale, e del trasporto su strada in particolare, si rifletta in molti altri **quadri strategici** dell'Unione europea, fra cui **l'Unione dell'energia, il mercato unico digitale e l'agenda per l'occupazione, la crescita e gli investimenti**.

Sottolinea in particolare che disporre di un sistema di mobilità moderno è "condizione indispensabile per garantire il successo della transizione verso **un'economia a basse emissioni di carbonio** in Europa e per invertire la tendenza all'aumento delle emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento atmosferico derivanti dai trasporti nonostante la crescente necessità di trasporto" e che il settore della mobilità riveste un ruolo fondamentale per l'economia e la società dell'Unione europea in

quanto, "oltre a essere di per sé un importante datore di lavoro, è un elemento indispensabile per la **competitività dell'economia** nel suo insieme".

Come preannunciato dalla Commissione, a questa prima serie di proposte sulla mobilità hanno fatto seguito ulteriori iniziative: l'8 novembre 2017 la Commissione ha infatti presentato un secondo pacchetto sulla mobilità che comprende, fra l'altro, nuove norme in materia di emissioni, non solo per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri, ma anche per i veicoli pesanti.

L'11 luglio 2017, il ministro estone dell'Economia e delle infrastrutture, Kadri Simson, ha illustrato presso la Commissione Trasporti del Parlamento europeo le priorità della Presidenza del Consiglio dell'Unione europea in materia di trasporti, esprimendo apprezzamento sul pacchetto mobilità presentato dalla Commissione europea.

Sebbene i lavori abbiano già avuto inizio presso il Gruppo di lavoro del Consiglio, il ministro ha tuttavia indicato come data di inizio dei negoziati inter-istituzionali i primi mesi del 2018.

Di seguito, l'illustrazione delle singole proposte che compongono il pacchetto legislativo della Commissione europea¹.

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture ([COM\(2017\)275](#))

La proposta di direttiva intende migliorare l'applicazione dei principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga" promuovendo un **trasporto su strada sostenibile dal punto di vista finanziario e ambientale ed equo dal punto di vista sociale**. Si iscrive nel quadro dell'impegno profuso dalla Commissione per realizzare un'Unione dell'energia e di una serie di proposte, relative al trasporto a basse emissioni, che fanno seguito alla **"Strategia europea per una mobilità a basse emissioni"** ([COM\(2016\)501](#)).

¹ Per approfondimenti sulle singole proposte del primo pacchetto mobilità, si rimanda al Dossier europeo [n. 76](#), "L'Europa in movimento": le iniziative della Commissione europea in materia di mobilità, a cura del Servizio Studi del Senato.

Il trasporto su strada, oltre a svolgere il ruolo più importante nell'ambito del trasporto interno, pone delle sfide di tipo socio-economico e ambientale, in termini di cambiamenti climatici, inquinamento atmosferico e acustico, congestione del traffico, deterioramento delle infrastrutture stradali. I costi provocati dalla congestione del traffico, riscontrabile soprattutto nelle aree urbane e nei pressi di esse, ammontano a circa **l'1% del PIL** dell'UE mentre quelli esterni, ossia quelli legati ai cambiamenti climatici, all'inquinamento, al rumore, agli incidenti sono pari a circa **l'1,8 - 2,4 del PIL**. In entrambi i casi due terzi di questi costi sono provocati dalle autovetture. Il deterioramento delle infrastrutture provoca, tra l'altro, livelli più elevati di inquinamento atmosferico e acustico, aumento dei tempi di viaggio e degli incidenti. La spesa pubblica dell'UE per la manutenzione stradale è diminuita di 30 punti percentuali nel periodo 2006-2013, arrivando in quell'anno allo **0,5% del PIL**.

A tal fine la proposta intende modificare la [direttiva 1999/62/CE](#)² relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, la quale stabilisce livelli minimi di tassazione per i suddetti veicoli e precisa le modalità per l'imposizione degli oneri per l'infrastruttura con differenziazioni in base alle prestazioni ambientali dei veicoli stessi. Le modifiche proposte mirano a superare **alcune lacune** della direttiva, evidenziate nella [Valutazione ex post](#) condotta dalla Commissione europea nel 2014³.

La prima di tali lacune riguarda il **campo di applicazione**: esso è limitato ai veicoli pesanti ed esclude gli altri veicoli, tra cui le autovetture, che, oltre a porre problemi in termini di inquinamento acustico e congestione stradale, sono responsabili della maggior parte (oltre il 60%) delle emissioni di Co2 prodotte dal trasporto su strada. La Commissione europea al riguardo osserva che se sono confermate le tendenze attuali (nel 2014 le emissioni di Co2 erano superiori del 17% a quelle del 1990) non potranno essere raggiunti gli obiettivi UE per il 2030 e 2050⁴. Inoltre, la direttiva in questione prevede delle forme, ormai obsolete, di **differenziazione dei pedaggi in base alla categoria di emissioni EURO** degli autoveicoli e non contiene invece elementi specifici che possano

² Si riporta il testo consolidato comprensivo delle modifiche apportate dalla direttiva 2011/76/UE.

³ Si segnala che il Capo II della direttiva, relativo alle tasse sugli autoveicoli, è oggetto di una proposta di modifica separata ([COM\(2017\)276](#))

⁴Tali obiettivi prevedono, rispetto ai livelli del 1990, una riduzione delle emissioni di almeno il 40% (2030) e dell'80% (2050).

contribuire alla riduzione delle emissioni di Co2 prodotte dal trasporto su strada.

Al fine di superare le suddette lacune e di raggiungere gli obiettivi prefissi, la proposta di direttiva prevede una serie di modifiche:

- all'articolo 1 viene esteso il campo di applicazione a tutti i veicoli (quindi veicoli pesanti adibiti a trasporto di persone, quali bus, pullman, e veicoli leggeri, tra cui autovetture); all'articolo 2 sono modificate alcune definizioni, quali quella di "pedaggio" (collegata all'imposizione di oneri per il decongestionamento del traffico) e di "rete transeuropea" (per tenere conto del nuovo approccio per corridoi previsto dal [regolamento \(UE\) n. 1315/2013](#));
- l'articolo 7, riguardante i pedaggi e i diritti di utenza, viene sostituito (la nuova formulazione introduce il **divieto di imporre nuovi diritti di utenza**, calcolati sulla base della durata di utilizzo dell'infrastruttura, per veicoli pesanti e per i veicoli leggeri, nonché la **graduale eliminazione di quelli già esistenti**);
- l'articolo *7-quater*, riguardante gli **oneri per i costi esterni**, viene anch'esso sostituito (per il calcolo degli oneri imputabili, viene prevista l'adozione di valori di riferimento al posto dei valori massimi, calcolati conformemente all'aggiornamento del [manuale sui costi esterni del trasporto](#), e viene inoltre richiesta, a partire dal 1° gennaio 2021, l'imposizione di oneri per costi esterni almeno per quella parte di rete a pedaggio in cui l'inquinamento acustico e atmosferico causato da veicoli pesanti è più significativo);
- viene inserito l'articolo *7-quinquies bis*, che introduce la possibilità di imporre **oneri connessi alla congestione del traffico**, in aggiunta agli oneri per l'infrastruttura, sulla base di alcuni requisiti minimi (Allegato V);
- l'articolo *7-septies*, riguardante le maggiorazioni agli oneri per infrastruttura per tratti congestionati, viene sostituito al fine di estendere la possibilità di applicare tali maggiorazioni anche a zone non montane, mantenendo le condizioni esistenti, tra cui il reinvestimento degli introiti per la costruzione di infrastrutture (corridoi TEN-T, come da regolamento (UE) n. 1315/2013);
- l'articolo *7-octies*, riguardante la differenziazione degli oneri per infrastruttura ai fini della riduzione della congestione stradale, dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura e del miglioramento della sicurezza stradale, è sostituito al fine di proporre, per i veicoli pesanti, l'eliminazione progressiva di tale differenziazione in base alla categoria EURO (entro il 31 dicembre 2020) e l'introduzione di una **differenziazione basata sulle emissioni di Co2**;

- viene introdotto l'articolo *7-octies bis* relativo alla differenziazione degli oneri per i veicoli leggeri, che, fino al 31 dicembre 2021 sarà calcolata in base alle prestazioni ambientali dei veicoli, ma dal 1° gennaio 2022 sarà calcolata in base alle emissioni di Co2 e di altre sostanze inquinanti conformemente a precise regole (Allegato VII);
- l'articolo *7-nonies*, relativo alle notifiche, viene modificato al fine di semplificare alcuni obblighi di comunicazione preventiva alla Commissione riguardanti i costi esterni, limitando le informazioni ad elementi di base;
- l'articolo 9 viene modificato al fine di specificare che gli introiti derivanti dalla riscossione degli oneri connessi alla congestione del traffico devono essere utilizzati per affrontare il problema della congestione (ad esempio mediante mezzi di trasporto collettivo, eliminando strozzature nella rete transeuropea di trasporti e individuando infrastrutture alternative per gli utenti).

La proposta è accompagnata da una [Valutazione di impatto](#), che esamina una serie di opzioni volte a superare le attuali problematiche. L'opzione preferita (3b) prevede la differenziazione dei diritti per i veicoli leggeri in funzione delle loro emissioni di Co2 e di sostanze inquinanti, da integrare eventualmente con l'imposizione ai veicoli pesanti di oneri per i costi esterni per almeno una parte della rete e dalla progressiva eliminazione per i veicoli leggeri in base alla durata nell'arco di un periodo di tempo sufficientemente lungo (opzione 4). Tali misure comporterebbero una **diminuzione dei costi derivanti dalla congestione del traffico del 2,5-6%**, pari a **9-22 miliardi euro**, entro il 2030, mentre genererebbero **introiti da pedaggi pari a 10-63 miliardi di euro l'anno** e contribuirebbero all'**aumento degli investimenti nella rete stradale in misura del 25-260%** rispetto allo scenario di base. Determinerebbero una diminuzione delle emissioni di Co2 e di altre sostanze inquinanti (particolato) che, oltre ad avere effetti positivi sulla salute umana, determinerebbe **risparmi quantificabili tra 370 milioni e 1,56 miliardi** di euro sui costi connessi all'inquinamento. Inoltre, se appena il 30% dei pedaggi fosse investito nella manutenzione potrebbero essere creati tra i **62.000 e i 152.000 nuovi posti di lavoro**.

La **base giuridica** della proposta è l'articolo **91 del TFUE** relativo ai trasporti, in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio, mediante procedura legislativa ordinaria, stabiliscono norme comuni applicabili ai trasporti internazionali, condizioni per l'ammissione dei vettori non

residenti, misure per migliorare la sicurezza degli trasporti e altri disposizioni utili.

La Commissione europea afferma che la proposta è **conforme al principio di sussidiarietà** in quanto l'adeguamento delle norme esistenti è di competenza dell'Unione e l'estensione delle norme UE ad altre categorie di veicoli è giustificata dalle ripercussioni di tali norme su problematiche europee e mondiali. La proposta è inoltre **conforme al principio di proporzionalità** in quanto le misure proposte non vanno oltre quanto necessario al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati, tra cui l'applicazione coerente dei principi "chi inquina paga" e chi "utilizza paga".

Relazione del Governo (elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 6, comma 4 della legge 24 dicembre 2012, n. 234).

La Relazione, oltre a richiamare il contesto normativo nel quale la proposta si inserisce e ad illustrare gli elementi di novità, ricorda innanzitutto che l'ipotesi di estendere il campo di applicazione della direttiva 1999/62/CE a tutti i veicoli era stata oggetto di un'apposita proposta del Governo italiano nell'ambito del negoziato che ha portato all'approvazione della direttiva 2011/76/UE, che ha modificato la direttiva 1999/62/CE. Per quanto riguarda la **valutazione complessiva della proposta e le prospettive negoziali**, la Relazione osserva in primo luogo che l'eliminazione dei pedaggi basati sul tempo non ha impatti per l'Italia, in quanto tali sistemi di pedaggio non risultano in atto. Sui costi esterni ricorda che l'obiettivo dell'internalizzazione⁵ nel recente passato è stato un elemento di forte criticità per il nostro autotrasporto, soprattutto in ragione delle criticità legate al transito del tratto alpino.

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture ([COM\(2017\)276](#))

La [direttiva 1999/62/CE](#), del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture ("direttiva Eurobollo") fornisce un quadro giuridico per la **tassazione a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune strade**.

⁵ Si intende in tal senso che tutti i costi derivanti dall'inquinamento acustico e atmosferico vanno a confluire in un prezzo totale finale.

Per loro natura, le tasse annuali sugli autoveicoli sono pagamenti connessi al fatto che il veicolo è immatricolato a nome del contribuente nel corso di un determinato periodo e, in quanto tali, non rispecchiano un uso particolare dell'infrastruttura. La Commissione evidenzia che, "per ragioni analoghe, le tasse sugli autoveicoli non sono efficaci quando si tratta di incentivare operazioni di trasporto più pulite ed efficienti o di ridurre la congestione del traffico. I pedaggi, invece, essendo direttamente collegati all'uso delle strade, sono decisamente più idonei per conseguire tali obiettivi". Rileva quindi che, "anche se i pedaggi dovessero essere riscossi dagli Stati membri, l'industria dovrebbe comunque continuare a sostenere il costo delle tasse sugli autoveicoli; tali tasse potrebbero quindi costituire un ostacolo all'introduzione di pedaggi". Secondo la Commissione, gli Stati membri dovrebbero pertanto disporre di un margine d'azione maggiore per ridurre le tasse sugli autoveicoli, segnatamente mediante la **diminuzione delle aliquote minime** stabilite nella direttiva 1999/62/CE.

Per quanto riguarda il **contesto della proposta**, questa fa parte delle iniziative della Commissione volte a creare **un'Unione dell'energia** e rientra nell'ambito di una serie di proposte riguardanti il **trasporto a basse emissioni** (vd. la citata Strategia europea per una mobilità a basse emissioni - COM(2016)501), comprendenti la revisione dei regolamenti sull'emissione di CO₂ per autovetture e furgoni, le proposte relative alla certificazione e al monitoraggio/alla segnalazione delle emissioni di CO₂ di autocarri e autobus e le iniziative correlate nell'ambito dei trasporti su strada, in particolare in merito alla revisione della normativa in materia di servizi di telepedaggio interoperabili, e delle norme che disciplinano il mercato interno dell'autotrasporto di merci e dei servizi di trasporto in autobus e pullman.

Valutazione d'impatto. Sono state esaminate quattro opzioni, che ipotizzano un livello crescente di intervento normativo: la prima opzione prevede modifiche legislative intese ad aggiornare solo alcune disposizioni della direttiva e riguardanti l'estensione del suo ambito di applicazione ad autobus e pullman nonché a furgoni, minibuses e automobili; l'opzione 2 prevede la progressiva eliminazione dei diritti basati sulla durata per gli autoveicoli pesanti per far fronte ai problemi connessi alle emissioni di CO₂ e di inquinanti grazie ad una più ampia diffusione della tariffazione in base alla distanza; l'opzione 3 (con le varianti a e b) prevede misure aggiuntive per i veicoli leggeri, volte a contrastare la congestione interurbana (opzioni 3a e 3b) nonché le emissioni di CO₂ e di inquinanti di tutti i veicoli (solo

opzione 3b); l'opzione 4, infine, renderebbe obbligatoria l'imposizione di oneri per i costi esterni agli autoveicoli pesanti ed eliminerebbe progressivamente, per tutti i veicoli, la possibilità di imporre diritti basati sulla durata, così che i pedaggi sarebbero calcolati esclusivamente in base alla distanza percorsa dai veicoli. La Valutazione d'impatto ha individuato l'opzione preferita nell'opzione 3b, che prevede la **differenziazione dei diritti per i veicoli leggeri in base alle loro emissioni di CO2 e di inquinanti, eventualmente integrata dalla prescrizione relativa all'imposizione di oneri per i costi esterni, nel corso di un periodo sufficientemente lungo, ad almeno una parte della rete per i veicoli pesanti e dalla progressiva eliminazione dei diritti in base alla durata per i veicoli leggeri.**

La proposta è presentata congiuntamente alla proposta COM(2017)275 (vd. sopra), intesa a far fronte alle carenze di cui al Capo III della direttiva 1999/62/CE, relativo a pedaggi e diritti di utenza, e promuovere, in particolare, l'applicazione di pedaggi in quanto forma di tariffazione stradale connessa alla distanza percorsa.

La presente proposta persegue lo stesso obiettivo fondamentale, vale a dire **modificare il Capo II della direttiva, relativo alle tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada**: la modifica consiste infatti in una graduale riduzione, fino all'azzeramento, delle aliquote minime, da compiersi in cinque fasi (ciascuna delle quali rappresenta il 20% delle attuali aliquote minime) durante un periodo di cinque anni consecutivi.

La proposta intende consentire agli Stati membri di ridurre gradualmente le tasse annuali applicate agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci che abbiano un peso totale ammissibile a pieno carico superiore alle 12 tonnellate. Secondo la Commissione, la riduzione delle tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, pagate dagli autotrasportatori (tutte PMI e nella maggioranza dei casi microimprese), potrebbe fungere da compensazione per l'eventuale aumento dei diritti di utenza stradale connesso all'applicazione dei sistemi di tariffazione in base alla distanza.

Relazione del Governo (elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 6, comma 4 della legge 24 dicembre 2012, n. 234).

La Relazione ritiene corretta la scelta della base giuridica; giudica inoltre rispettati i principi di sussidiarietà e proporzionalità. In particolare, osserva che la

prevista modifica del Capo II della direttiva risulta necessaria per consentire agli Stati membri di ridurre gradualmente le tasse sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada e che la modifica dovrebbe agevolare la diffusione dei sistemi di tariffazione stradale basati sulla distanza percorsa, mediante la progressiva riduzione, del 20% all'anno per cinque anni, dei livelli minimi di tassazione attualmente vigenti per gli autoveicoli pesanti. La Commissione intende in tal modo incentivare il passaggio a una tariffazione stradale in base alla distanza, con l'applicazione di pedaggi, in luogo di sistemi basati sul tempo non presenti al momento in Italia. Sottolinea quindi che **gli impatti del progetto, sia dal punto di vista finanziario, sia dell'ordinamento nazionale, che sulle competenze regionali e delle autonomie locali**, dovranno essere valutati dal competente Ministero dell'Economia e delle finanze, visto che **le modifiche normative proposte attengono a disposizioni concernenti la materia delle tasse.**

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 sui tempi di guida e il regolamento (UE) n. 165/201 sui tachigrafi ([COM\(2017\)277](#))

La proposta di direttiva modifica le attuali norme in materia di tempi di guida e di tachigrafi al fine superare alcune criticità e di contribuire a garantire un **sistema di trasporti su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile**. Suoi obiettivi sono porre rimedio alle carenze individuate e migliorare le condizioni di lavoro e imprenditoriali in questo settore.

Il [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#) sui tempi di guida stabilisce prescrizioni minime in materia di periodi di guida giornalieri e massimi, di periodi minimi di interruzioni e di riposo giornaliero e settimanale. Per verificare il rispetto delle suddette prescrizioni impone poi l'uso del tachigrafo, uno strumento di misurazione che è stato oggetto di ulteriori interventi legislativi volti ad adeguare le varie disposizioni agli sviluppi tecnologici. L'ultimo di essi è il [regolamento \(UE\) n. 165/2014](#) che, per i trasporti su strada, ha introdotto il "tachigrafo intelligente" collegato ad un sistema di navigazione satellitare.

Entrambi i regolamenti rientrano nel più vasto impegno dell'UE volto a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, a garantire la concorrenza leale tra gli operatori e a migliorare la sicurezza delle strade. Tuttavia, la [Valutazione ex post](#) della legislazione sociale in materia di trasporti su strada eseguita dalla Commissione europea tra il 2015 e il 2017 ha messo in

luce alcune problematiche⁶ che riguardano: **divergenze di interpretazione** e di **applicazione** delle misure in materia di riposo settimanale regolare con conseguenti divergenze nella legislazione nazionale e nel trattamento dei conducenti e dei trasportatori; **violazione** persistente delle norme in materia di **periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo** a causa della mancanza di flessibilità soprattutto nella loro applicazione nei casi di **circostanze impreviste; poca chiarezza** riguardo alla nozione di "trasporto non commerciale" con conseguente disparità di trattamento tra conducenti e trasportatori; **inadeguatezza** della norma sulle interruzioni nei casi di guida in "**multipresenza**" (guida di più conducenti); **scarsa cooperazione amministrativa** e scarsa assistenza reciproca tra gli Stati; **uso difforme dei tachigrafi**⁷.

Per superare le suddette criticità, la proposta di direttiva **chiarisce le norme vigenti** al fine di garantire buone condizioni di lavoro per i conducenti e condizioni commerciali eque per le imprese di trasporti su strada. Di seguito una breve illustrazione delle principali modifiche apportate all'articolato dei regolamenti.

Regolamento (CE)561/2006:

- all'articolo 3, riguardante il campo di applicazione, viene proposta una formulazione intesa a chiarire che un privato quando trasporta merci per proprio conto non è obbligato a registrare i tempi di guida o di riposo e non è pertanto obbligato a possedere o usare un tachigrafo o una carta del conducente;
- all'articolo 4, recante le definizioni, viene aggiunta quella di "trasporto non commerciale" inteso come trasporto su strada che non rientri nel trasporto effettuato per conto di terzi o per proprio conto, per il quale non viene percepita retribuzione e che non genera reddito;
- l'articolo 6 sui tempi di guida è modificato al fine di armonizzare le pratiche di registrazione delle "**altre mansioni diverse dalla guida**" e i "**periodi di disponibilità**" consentendo così di poter monitorare anche le altre attività del conducente, oltre a quella registrata dal tachigrafo, onde evitare affaticamenti e conseguenti ripercussioni sulla sicurezza stradale;

⁶ La Valutazione riguardava, oltre al regolamento (UE) n. 561/2006, anche la direttiva 2006/22/CE riguardante la sua applicazione e la direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro.

⁷ Anche se la valutazione non ha riguardato direttamente il regolamento sui tachigrafi, questo elemento è stato comunque riscontrato.

- all'articolo 8 vengono chiarite le modalità con cui usufruire dei periodi di riposo settimanali e dei periodi di riposo settimanali ridotti nel corso di 4 settimane consecutive (oggi le settimane sono 2), vengono fissate le modalità con cui usufruire dei periodi di compensazione dei periodi ridotti da effettuarsi entro tre settimane, è esplicitamente stabilito che i periodi settimanali di riposo regolari e quelli superiori alle 45 ore devono essere effettuati non nel veicolo bensì in un **alloggio adeguato** fornito di adeguate attrezzature e di appropriati servizi igienici; viene espressamente imposto alle imprese l'**obbligo di organizzare il lavoro** in modo da **garantire che il conducente possa fare rientro al proprio domicilio** per effettuare il riposo settimanale almeno una volta nell'arco di tre settimane;
- all'articolo 12 è aggiunta una disposizione volta a regolare i casi in cui per **circostanze impreviste** al conducente non sia possibile raggiungere l'alloggio dove effettuare il riposo settimanale (il proprio domicilio o un alloggio messo a disposizione dal datore di lavoro);
- l'articolo 14 viene modificato al fine di specificare che è possibile derogare ad alcune disposizioni del regolamento in **casi di urgenza**, nel contesto di **circostanze eccezionali**;
- all'articolo 15 viene espressamente indicato l'obbligo di informare la Commissione europea circa le regole nazionali adottate per i veicoli adibiti al trasporto passeggeri che percorrono distanze inferiori a 50 chilometri (a cui non si applica il regolamento);
- viene rafforzato l'articolo 19 in materia di **sanzioni**, specificando che esse devono essere commisurate alla gravità dell'infrazione secondo la classificazione fornita dalla legislazione UE ([direttiva 2006/22/UE](#), Allegato III) e che tutte le modifiche al sistema di sanzioni devono essere notificate alla Commissione europea.

Regolamento (UE) n. 165/2014:

- l'articolo 8 è modificato al fine di rafforzare le disposizioni sulla registrazione della posizione del veicolo mediante i "tachigrafi intelligenti", in particolare prevedendo che essa sia effettuata ogni tre ore nell'ambito del periodo complessivo di guida e ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera;
- all'articolo 34 viene inserito l'obbligo, per i conducenti, di registrare nel tachigrafo i dati di attraversamento di una frontiera (luogo e ora), dopo aver raggiunto un punto di sosta appropriato.

La proposta è accompagnata da una [Valutazione di impatto](#) che ha esaminato quattro opzioni strategiche, di cui le prime tre prevedono un approccio progressivo in termini di livello di intervento normativo, mentre l'ultima è un'opzione orizzontale le cui misure possono essere combinate

con qualunque delle prime tre opzioni. L'opzione preferita è una combinazione della 4 e della 2 (che puntava al rafforzamento dell'applicazione delle norme). Tale opzione preferita presenta una serie di vantaggi tra cui: miglioramento delle condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti mediante norme più flessibili; miglioramento delle capacità dei trasportatori di organizzare il lavoro dei conducenti in modo efficiente; risparmi per i trasportatori in termini di costi amministrativi nell'ordine di circa **785 milioni di euro l'anno**.

La **base giuridica** della proposta è la medesima del regolamento (CE) 561/2006 e del regolamento (UE) 165/2014, ossia l'**articolo 91, paragrafo 1 del TFUE**, in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio, mediante procedura legislativa ordinaria, stabiliscono norme comuni applicabili ai trasporti internazionali, condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti, misure per migliorare la sicurezza degli trasporti e altre disposizioni utili.

La Commissione europea afferma che la proposta è conforme al **principio di sussidiarietà** in quanto la modifica della legislazione dell'UE può essere effettuata solo a livello dell'Unione. Secondo la Commissione europea la proposta è inoltre conforme al **principio di proporzionalità** poiché non va oltre quanto necessario per affrontare i problemi individuati relativi alle inadeguate condizioni di lavoro per i conducenti e le distorsioni della concorrenza tra i trasportatori.

Relazione del Governo (elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 6, comma 4 della legge 24 dicembre 2012, n. 234).

La Relazione, dopo aver richiamato i contenuti principali della proposta, si sofferma sulle **prospettive negoziali**, segnalando alcuni elementi di possibile criticità. In primo luogo sottolinea come il "Pacchetto Mobilità", di cui la proposta fa parte, vede contrapposizioni manifeste tra due gruppi di Stati membri. Il primo, a cui appartiene l'Italia insieme agli altri Paesi firmatari dell'"Alleanza dei trasporti", deve far fronte sia alla concorrenza di imprese provenienti da Paesi con bassi costi di produzione del servizio che all'aumento di fenomeni di evidente violazione delle disposizioni in materia sociale (tempi di guida e di riposo) e pertanto ritiene necessario che il settore del trasporto operi in uno spazio economico basato su una concorrenza equa e sana tra gli operatori economici. Il secondo, di cui fanno parte i Paesi dell'Est, ritiene infondati gli allarmi circa determinate differenze (ad esempio salariali).

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada ([COM\(2017\)278](#))

La proposta di direttiva intende introdurre un approccio globale per affrontare i rischi di inadeguatezza delle condizioni di lavoro dei conducenti, incluse le condizioni di lavoro e di occupazione, e allo stesso tempo mitigare gli eccessivi oneri normativi che gravano sui trasportatori, evitando distorsioni della concorrenza. L'obiettivo generale è quello di **"garantire un adeguato equilibrio tra le condizioni di lavoro dei conducenti e la libertà di prestare servizi transfrontalieri per i trasportatori"**.

La proposta rientra nella più ampia revisione in corso della normativa in materia di trasporto su strada, all'interno della quale essa rientra organicamente. Particolarmente stretta appare la connessione tematica con la proposta di modifica del [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#) per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e del [regolamento \(UE\) n. 165/2014](#) per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi ([COM\(2017\)277](#)).

La proposta intende infine contribuire a due delle priorità della Commissione, ossia creare un mercato interno più profondo e più equo e stimolare gli investimenti allo scopo di favorire l'occupazione e la crescita.

La **base giuridica** della proposta coincide con quella della [direttiva 2006/22/CE](#) ed è rappresentata dall'art. 91, par. 1 del TFUE, che prevede, nel quadro della politica comune per i trasporti, che il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, stabiliscano norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri; le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro; le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti e ogni altra utile disposizione. Le altre direttive richiamate in titolo, e rispetto alle quali la proposta fissa norme specifiche ([direttiva 96/71/CE](#) e [direttiva 2014/67/UE](#)) hanno invece come base giuridica l'art. 53, par. 1 del TFUE (reciproco riconoscimento e accesso alle attività autonome), ma poiché le norme proposte riguardano

"esclusivamente le situazioni specifiche connesse alla fornitura di servizi di trasporto", non si è ritenuto necessario adottare una doppia base giuridica.

La Commissione ritiene la proposta conforme al **principio di sussidiarietà** in quanto le carenze dell'attuale normativa inducono gli Stati membri ad attuare e a far rispettare le disposizioni dell'UE in materia sociale in modo diverso, comprese quelle sul distacco dei lavoratori, e il ricorso a orientamenti nazionali o a forme di autoregolamentazione non sarebbe sufficiente per garantire che le disposizioni in materia sociale siano applicate in modo coerente e rispettate su tutto il territorio dell'Unione. La proposta è considerata altresì conforme al **principio di proporzionalità** poiché non va oltre quanto necessario per affrontare i problemi relativi alle condizioni di lavoro inadeguate per i conducenti e le distorsioni della concorrenza tra trasportatori.

La Commissione ricorda come la direttiva 2006/22, insieme al regolamento 561/2006 sui tempi di guida e alla [direttiva 2002/15](#) sull'orario di lavoro, sia stata oggetto di un'ampia valutazione ex post realizzata nel periodo 2015-2017, la quale, pur non trattando esplicitamente le disposizioni in materia di distacco dei lavoratori, ha evidenziato serie difficoltà nell'applicazione di misure nazionali divergenti in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada, dalle quali è emerso con chiarezza che **"le norme generali in materia di distacco non sono adatte al settore dei trasporti su strada a causa dell'elevata mobilità della sua forza lavoro, e che le prescrizioni amministrative sono eccessivamente onerose e limitano quindi la libertà di fornire servizi transfrontalieri"**.

La [Valutazione d'impatto](#) che accompagna la proposta della Commissione si è basata su quattro possibili opzioni e si è conclusa con l'adozione di un modello misto, basato da un lato sul rafforzamento dell'applicazione e sul miglioramento dei modelli di organizzazione del lavoro (opzione 2) e dall'altro sull'inclusione di criteri e di misure di applicazione specifiche per il distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada (opzione 4).

Questi gli elementi principali della proposta:

- per quanto concerne le modifiche apportate alla direttiva 2006/22, esse si concentrano sugli articoli 2 e 6, relativi ai sistemi di controllo, nel senso di **includere tra i controlli effettuati dagli Stati membri quelli relativi al rispetto delle disposizioni in materia di orario di lavoro contenute nella**

direttiva 2002/15/CE; sugli articoli 7 e 8, nel senso di imporre l'obbligo per le autorità nazionali designate di scambiare informazioni sull'attuazione, oltre che della direttiva 2006/22, della direttiva 2002/15; sull'articolo 9, nel senso di imporre alla Commissione di istituire una formula uniforme per calcolare il fattore di rischio per le imprese di trasporto, e specificare i criteri da prendere in considerazione ai fini della determinazione di tale formula, compreso l'uso del cd. "tachigrafo intelligente", nonché di imporre agli Stati membri l'obbligo di mettere a disposizione degli altri Stati membri che ne fanno richiesta le informazioni del sistema nazionale di classificazione dei rischi;

- per quanto attiene alle disposizioni specifiche in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada, che devono assumere prevalenza rispetto a talune disposizioni delle direttive 96/71 e 2014/67, l'articolo 2, paragrafi 2 e 3 specifica **il periodo minimo di distacco al di sotto del quale non sono applicabili alle operazioni di trasporto internazionale su strada le norme dello Stato membro ospitante riguardanti le tariffe minime salariali e le ferie retribuite.**

Relazione del Governo (prevista dall'art. 6, comma 4 della legge 234/2012, e inviata in data 4 luglio 2017).

La Relazione, predisposta dal Ministero del Lavoro e delle politiche sociali, rileva come la proposta "**potrebbe avere un effetto positivo sull'ordinamento nazionale**, in quanto andrebbe a migliorare le condizioni di lavoro per i conducenti, migliorando le condizioni di sicurezza stradale e riducendo conseguentemente gli oneri per le autorità nazionali e per le imprese di trasporti". Osserva tuttavia che sarebbe opportuno adottare "un sistema uniforme di valutazione della gravità delle violazioni" e che andrebbero definiti e ampliati i margini temporali entro i quali gli Stati membri sono tenuti a consentire alle autorità competenti degli altri Stati membri l'accesso diretto alle informazioni disponibili. Particolarmente articolate sono le osservazioni del Governo sulle disposizioni in materia di **distacco transnazionale** (sarebbe opportuno inserire nell'articolo la precisazione che **nessuna eccezione viene invece introdotta per le ipotesi di cabotaggio**).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi (COM(2017)279)

La proposta di regolamento intende stabilire le norme relative al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi al consumo di

carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione europea.

Contesto normativo: la proposta rientra nell'ambito del **quadro 2030 per il clima e l'energia**, volto a ridurre le emissioni interne dell'UE di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Essa intende dare attuazione alla comunicazione del 2014 su una **Strategia per la riduzione del consumo di carburante e delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti** ([COM\(2014\)285](#)), che annunciava una misura di esecuzione che stabilisse le procedure per la certificazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'UE, calcolate con lo **strumento di simulazione VECTO**⁸, e una proposta legislativa sul monitoraggio e sulla comunicazione dei dati relativi a tali emissioni. Recepisce inoltre la **Strategia europea per una mobilità a basse emissioni** ([COM\(2016\)501](#)), tra i cui obiettivi figurano la **riduzione di almeno il 60% delle emissioni di gas a effetto serra nel trasporto su strada entro il 2050**, rispetto ai livelli del 1990, e una drastica riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici.

L'azione della Commissione mira a **far sì che i cittadini e le imprese europee abbiano accesso a una mobilità equa, sostenibile e competitiva nell'ambito dei trasporti, soprattutto per quanto riguarda i veicoli pesanti (autocarri, autobus e pullman)**.

Le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione **non sono stati finora certificati, né monitorati o comunicati**, e le misure proposte intendono colmare questa lacuna di informazioni.

In base ai dati citati dalla Commissione, nel 2014 le emissioni dei gas a effetto serra dai veicoli pesanti rappresentavano il 5% del totale delle emissioni dell'UE, un quinto di tutte le emissioni prodotte dal settore dei trasporti e di circa un quarto delle emissioni dei trasporti stradali. Le emissioni di anidride carbonica (CO₂) dai veicoli pesanti sono destinate ad aumentare fino al 10% tra il 2010 e il 2030. L'UE ha fissato un obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra entro il 2030 pari ad almeno il 40% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. L'obiettivo è stato scisso: una riduzione del 43% entro il 2030, rispetto al 2005, per le emissioni prodotte dal

⁸ Il software di simulazione "VECTO" (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*, strumento per il calcolo del consumo di energia dei veicoli), è stato elaborato dalla Commissione per calcolare le emissioni sulla base delle specifiche tecniche dei veicoli. La Commissione ritiene che tale strumento possa essere usato per calcolare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi, in modo comparabile ed efficace sotto il profilo dei costi.

sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (sistema ETS); e una riduzione del 30% per i settori esclusi dal sistema ETS.

La **Valutazione d'impatto** annessa alla proposta ([SWD\(2017\)188](#)) esamina tre opzioni legislative rispetto al soggetto cui incomberebbero gli obblighi di comunicazione dei dati di monitoraggio alla Commissione, che dovrà avvenire tramite l'Agenzia europea dell'ambiente (AEA). Le opzioni sono le seguenti: 1) obblighi di comunicazione incombenti alle autorità nazionali; 2) obblighi di comunicazione incombenti ai costruttori di veicoli pesanti; 3) **obblighi di comunicazione condivisi dalle autorità nazionali e dai costruttori**. L'opzione preferita è la 3, ritenuta la più efficace, in quanto in grado di garantire il flusso digitale delle informazioni e la copertura dei dati a livello sia nazionale sia dell'UE, con un costo amministrativo modesto.

Base giuridica della proposta è **l'articolo 192 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)**, il quale prevede che il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni, decidano in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'Unione per realizzare gli obiettivi dell'Unione in materia ambientale, ossia: la salvaguardia, la tutela e il miglioramento della qualità dell'ambiente; la protezione della salute umana; l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali; la promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.

La Commissione ritiene la proposta conforme al **principio di sussidiarietà** in considerazione degli effetti transfrontalieri dei cambiamenti climatici e della necessità di tutelare il mercato unico nei settori dei carburanti, dei veicoli e dei servizi di trasporto. La proposta è considerata altresì conforme al **principio di proporzionalità** poiché "gli sforzi necessari sono minimi e i costi quasi trascurabili rispetto ai potenziali vantaggi in materia di trasparenza del mercato e disponibilità - per tutti i portatori di interessi - dei dati sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti".

Di seguito l'articolato della proposta:

- **l'articolo 1** definisce l'oggetto del regolamento, ossia il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni

di CO₂ dei veicoli pesanti (vale a dire autocarri, autobus e pullman) nuovi immatricolati nell'Unione europea;

- **l'articolo 2** ne precisa il **campo di applicazione**, indicando le categorie di veicoli per i quali dovranno essere monitorati e comunicati i dati di immatricolazione, i dati tecnici e, laddove disponibili, i dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂;
- **l'articolo 3** chiarisce che **la terminologia** utilizzata nel regolamento deve essere intesa in modo analogo a quanto definito nella vigente legislazione in materia di omologazione, ossia la [direttiva 2007/46/CE](#) che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, e il [regolamento \(CE\) n. 595/2009](#) relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo;
- **gli articoli 4 e 5** stabiliscono, rispettivamente, gli **obblighi di monitoraggio e comunicazione dei dati incombenti agli Stati membri e ai costruttori**, indicando le scadenze dei monitoraggi e della comunicazione dei dati, l'obbligo di designazione dei punti di contatto e quali dati monitorare;
- i dati sui veicoli pesanti comunicati alla Commissione saranno tenuti in un **registro centralizzato** accessibile al pubblico e gestito dall'AEA (**articolo 6**);
- le autorità competenti e i costruttori saranno responsabili dell'esattezza e della **qualità dei dati** (**articolo 7**);
- i dati trasmessi alla Commissione dovranno essere utilizzati per **un'analisi annuale** dell'evoluzione e degli sviluppi in termini di consumo medio di carburante e delle emissioni di CO₂ nel parco veicoli pesanti dell'Unione nonché dei singoli costruttori (**articolo 8**);
- **gli articoli 9 e 10** stabiliscono le basi giuridiche che autorizzano la Commissione, rispettivamente, ad adottare misure di attuazione e a modificare tramite atti delegati gli elementi non essenziali degli Allegati I e II (le misure di esecuzione integreranno l'art. 7 consentendo alla Commissione di definire in dettaglio le disposizioni e le procedure necessarie per verificare e rettificare i dati comunicati);
- **gli articoli 11 e 12** contengono le disposizioni relative alla procedura di comitato e all'esercizio della delega.

[Relazione del Governo](#) (trasmessa in data 4 luglio 2017, ai sensi dell'art. 6, comma 4 della legge 234/201.).

La Relazione, predisposta dal Ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare, in coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, fornisce una **valutazione del progetto complessivamente positiva**, in quanto introduce un obbligo di monitoraggio e rendicontazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi attualmente non previsto, in analogia a quanto già attuato per le automobili e i veicoli commerciali leggeri. Ritiene inoltre il progetto conforme all'interesse nazionale, "fatte salve alcune criticità in materia di finanziamento per l'implementazione del monitoraggio, a cura del Centro elaborazione dati della D.G. Motorizzazione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". Per quanto concerne le prospettive negoziali, evidenzia che è in corso di valutazione **l'opportunità di introdurre modifiche relative a modi e tempi previsti per il monitoraggio dei dati.**

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) ([COM\(2017\)280](#))

La proposta di direttiva intende stabilire le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione.

I sistemi di telepedaggio sono stati installati a livello nazionale, regionale o locale in venti Stati membri. La maggior parte di tali sistemi richiede l'installazione, a bordo dei veicoli degli utenti della strada, di un'apparecchiatura speciale ("**unità di bordo**"). Attualmente solo alcuni di questi sistemi offrono un'interoperabilità transfrontaliera, gli utenti devono pertanto dotare i loro veicoli di unità di bordo multiple per poter transitare liberamente in vari Paesi. I costi, che attualmente ammontano, secondo una stima della Commissione, a **334 milioni di euro all'anno**, entro il 2025 scenderanno prevedibilmente appena al di sotto dei 300 milioni di euro all'anno, senza intraprendere nuove azioni a livello di UE.

Le norme vigenti in materia comprendono: la [direttiva 2004/52/CE](#) **concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale**⁹;

⁹ La direttiva è stata recepita in Italia con il [Decreto Ministeriale](#) Prot. 4405 del 18/11/2005 (pubbl. sulla G.U. n. 60 del 13 marzo 2006).

la [decisione della Commissione 2009/750/CE](#) sulla **definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici**, in base alla quale i fornitori specializzati del "servizio europeo di telepedaggio" (S.E.T.) devono offrire agli utenti della strada unità di bordo compatibili con tutti i sistemi di telepedaggio esistenti nell'UE.

La Commissione ritiene che l'attuale normativa non abbia conseguito gli obiettivi prefissi e che non stabilisca in modo sufficientemente chiaro gli obblighi a carico degli esattori di pedaggi, che gestiscono i sistemi di pedaggio, e degli Stati membri nei confronti dei fornitori del S.E.T. Evidenzia che, nonostante sia stato conseguito un certo grado di interoperabilità transfrontaliera, in Croazia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Polonia, Regno Unito, Repubblica ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria possono essere utilizzate, per il pagamento dei pedaggi, solo le unità di bordo nazionali.

In particolare, la Commissione osserva che i fornitori del S.E.T. incontrano **ostacoli notevoli per accedere al mercato**, a causa di trattamenti discriminatori da parte delle autorità (che fra l'altro tutelano gli operatori storici), procedure di accettazione lunghe e mutevoli e specificità tecniche dei sistemi locali non conformi agli standard consolidati; e che si incontrano difficoltà nell'imporre il pagamento dei pedaggi ai proprietari di veicoli immatricolati in un altro Stato membro. A livello di UE non vi è alcuna base giuridica concernente lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli tra Stati membri ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi (la perdita di introiti per i sistemi di pedaggio nazionali, regionali e locali ammonterebbe a circa 300 milioni di euro all'anno).

Obiettivo della proposta di direttiva è la **diffusione dei sistemi di telepedaggio negli Stati membri e nei Paesi limitrofi**, garantendone l'interoperabilità e standard aperti e pubblici, disponibili per tutti i fornitori di sistemi su base non discriminatoria.

La **Valutazione d'impatto** annessa alla proposta ([SWD\(2017\)190](#)) ha esaminato tre opzioni strategiche: 1. affrontare alcune problematiche attraverso l'autoregolamentazione ed altre attraverso la legislazione; 2. affrontare tutte le problematiche attraverso la legislazione, mantenendo l'approccio "basato sul mercato" adottato nella decisione 2009/750/CE; 3. affrontare alcune problematiche attraverso la piena armonizzazione tecnica e procedurale dei sistemi di telepedaggio nell'UE ed altre attraverso la legislazione. L'opzione preferita è la 2, che secondo la Commissione presenta i seguenti vantaggi: per gli utenti della strada, risparmi complessivi pari a 370 milioni di euro (valore attuale netto - VAN) fino al 2025; per i

gestori della rete stradale, risparmi pari a 48 milioni di euro (VAN) fino al 2025; per i fornitori del S.E.T., una riduzione dell'onere normativo connesso all'ingresso nei mercati nazionali (VAN pari a 10 milioni di euro fino al 2025, per 12 fornitori previsti) e un'espansione del mercato con introiti aggiuntivi pari a 700 milioni di euro all'anno. Nel complesso, **fino al 2025**, il beneficio netto complessivo dell'opzione preferita (benefici meno costi) è secondo la Commissione pari a **254 milioni di euro (VAN)**.

Base giuridica della proposta è la stessa della direttiva 2004/52/CE, ossia **l'articolo 91 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)**, il quale prevede che, nel quadro della politica comune dei trasporti, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni, stabiliscano: norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri; le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro; le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti; ogni altra utile disposizione.

La Commissione ritiene la proposta conforme al **principio di sussidiarietà** poiché un'organizzazione non soddisfacente del mercato dei sistemi di telepedaggio in uno Stato membro incide negativamente anche sugli altri Stati membri e "i singoli Stati membri non hanno alcun incentivo a cambiare la situazione, a meno che non prendano in considerazione gli interessi dei cittadini e delle imprese dell'UE". La proposta è considerata altresì conforme al **principio di proporzionalità** ("misure meno proporzionate, in particolare una rigorosa armonizzazione dei sistemi di telepedaggio nell'UE, sono state analizzate in sede di valutazione d'impatto e respinte").

Le principali modifiche apportate al testo della direttiva 2004/52/CE sono le seguenti:

- per quanto concerne **l'oggetto e ambito di applicazione** della proposta di direttiva, questa stabilisce le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e "agevola lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione" (nuovo). Essa si applicherà alla riscossione elettronica di tutti i tipi di pedaggi stradali, sull'intera rete stradale dell'Unione urbana e interurbana, comprensiva di autostrade, strade principali o secondarie e altre strutture come tunnel, ponti e traghetti;

- all'articolo 3 (**soluzioni tecnologiche**) si prescrive che tutti i nuovi sistemi di telepedaggio che richiedono l'installazione o l'uso di apparecchiature di bordo¹⁰ dovranno basarsi, per effettuare le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi, sull'uso di una o più delle tecnologie di cui all'Allegato IV della proposta di direttiva. L'apparecchiatura di bordo che utilizza tecnologie di posizionamento satellitare dovrà essere compatibile con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi **Galileo** ed **EGNOS** (Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria) e potrà essere compatibile anche con altri sistemi di navigazione satellitare;
- il nuovo articolo 5 contiene disposizioni relative alla **procedura per lo scambio di informazioni fra Stati membri**, per quanto riguarda in particolare le **indagini relative al mancato pagamento dei pedaggi stradali**;
- gli articoli 6, 7, 8, 9 e 10 e gli Allegati II e III prevedono una procedura per lo scambio transfrontaliero di informazioni sui trasgressori.

Relazione del Governo (trasmessa in data 4 luglio 2017, ai sensi dell'art. 6, comma 4 della legge 234/2012)¹¹.

La Relazione, predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, evidenzia in primo luogo che la proposta di direttiva, dal punto di vista tecnico, mantiene validi i presupposti della decisione 2009/750/CE, ovvero non si prevede una armonizzazione tecnica forzata, ma viene lasciato al mercato il "bilanciamento tra le opzioni tecniche in gioco". Sottolinea in particolare come venga finalmente introdotto "un **meccanismo di repressione paneuropea della violazione dell'obbligo di pagamento del pedaggio**". Perplessità sono espresse in merito allo spostamento dell'indicazione delle tecnologie che possono essere impiegate per la riscossione dei pagamenti S.E.T. all'Allegato IV della proposta, che potrà essere modificato con atto delegato dalla Commissione, e alla soppressione dell'attuale comitato telepedaggio. L'iniziativa dovrebbe consentire a nuovi operatori di accedere a mercati nazionali dei sistemi di telepedaggio precedentemente monopolistici.

¹⁰ Con il termine "uso" si intende confermare che i dispositivi portatili utilizzati per le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi devono essere considerati quali apparecchiatura di bordo ai fini della direttiva.

¹¹ La Relazione allega una tabella di corrispondenza fra le disposizioni del progetto di atto dell'Unione europea e le norme nazionali vigenti.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore ([COM\(2017\)281](#))

La proposta di regolamento rientra nell'ambito del controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT), annunciato nel programma di lavoro della Commissione europea per far fronte alle carenze riscontrate nell'attuale legislazione relativa al mercato del trasporto su strada. Obiettivi generali dell'intervento sono i seguenti: contribuire a instaurare condizioni di concorrenza equilibrate tra trasportatori residenti e non residenti; ridurre i costi per le imprese e garantire un'esecuzione efficace delle norme.

Contesto normativo: nel 2014-2015 è stata realizzata una valutazione ex post ([SWD\(2016\)350](#)) del [regolamento \(CE\) n. 1071/2009](#), relativo all'accesso all'attività di trasportatore su strada, e del [regolamento \(CE\) n. 1072/2009](#), relativo all'accesso al mercato internazionale del trasporto, in seguito alla quale è stata raggiunta la conclusione che la loro efficacia nel conseguire l'obiettivo iniziale, ossia la **creazione di adeguate condizioni di concorrenza sul mercato, è stata solo parziale.**

I regolamenti perseguono l'obiettivo generale del buon funzionamento, dell'efficienza e della competitività del mercato unico nel settore del trasporto su strada. In particolare: il regolamento (CE) n. 1071/2009 **stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada** (passeggeri e merci); il regolamento (CE) n. 1072/2009 **fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada**, nonché ai mercati nazionali diversi dal proprio (cabotaggio).

La proposta fa inoltre parte del più ampio riesame attualmente in corso della normativa in materia di trasporto su strada ed è strettamente correlata ad altri atti giuridici vigenti nel medesimo settore, in particolare la legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada: il [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#) relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada; la [direttiva 2002/15/CE](#) concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto; la [direttiva 2006/22/CE](#) sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada; il [regolamento \(UE\) n. 165/2014](#) relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada.

Valutazione d'impatto. Nel documento di lavoro dei servizi della Commissione annesso alla proposta ([SWD\(2017\)194](#)) sono stati presi in esame quattro pacchetti strategici che presentano un livello crescente di intervento e, di conseguenza, anche di ripercussioni previste: 1. chiarimento del quadro normativo, con misure volte a chiarire le ambiguità esistenti e a precisare ulteriormente le norme, senza che queste ultime vengano sostanzialmente modificate; 2. rafforzamento dell'esecuzione; 3. revisione approfondita delle norme; 4. estensione dell'ambito di applicazione dei regolamenti. L'opzione preferita è una combinazione tra il terzo pacchetto strategico, che contiene modifiche delle norme sul cabotaggio e delle disposizioni in materia di stabilimento, e una parziale estensione del regolamento (CE) n. 1071/2009 ai veicoli commerciali leggeri. Secondo le stime, tale opzione dovrebbe **permettere alle imprese dell'UE-28 di risparmiare tra 2,7 e 5,2 miliardi di euro** nel periodo 2020-2035. Si prevede inoltre che dovrebbe ridurre del 62% massimo il numero di infrazioni delle norme sul cabotaggio e limitare di circa il 10% il rischio di costituzione di società di comodo.

Base giuridica per la modifica proposta è l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) (*ex* articolo 71 del TCE), il quale prevede che, nel quadro di una politica comune dei trasporti, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni, stabiliscano: norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri; le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro; le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti; ogni altra utile disposizione.

La Commissione ritiene la proposta conforme al **principio di sussidiarietà** in quanto l'UE ha competenza concorrente con quella degli Stati membri nel settore dei trasporti (a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del TFUE) e le modifiche alle norme esistenti possono essere effettuate unicamente dal legislatore dell'UE; sottolinea inoltre che le differenze esistenti tra le pratiche degli Stati membri e le carenze a livello di esecuzione, che compromettono il funzionamento del mercato unico, sono intrinsecamente legate alle carenze in termini di armonizzazione e possono essere affrontate efficacemente soltanto a livello di Unione. La proposta è considerata altresì conforme al **principio di proporzionalità**, in quanto,

come indicato nella sezione 6.3 della relazione sulla valutazione d'impatto, è proporzionata ai problemi individuati e non va al di là di quanto necessario alla loro risoluzione.

Di seguito l'illustrazione delle principali modifiche apportate ai vigenti regolamenti.

Per quanto concerne il **regolamento (CE) n. 1071/2009** relativo all'accesso all'attività di trasportatore su strada:

- articolo 1 (**oggetto e ambito di applicazione**). Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore dei "**veicoli commerciali leggeri**" (VCL), veicoli **la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate**, e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra gli operatori, si propone di sopprimere la disposizione che esclude dall'ambito di applicazione del regolamento i trasportatori che operano esclusivamente con VCL, e rendere obbligatorie alcune norme anche per questa categoria di operatori;
- articolo 5 (**condizioni relative al requisito di stabilimento**). Si propone di chiarire le disposizioni di tale articolo al fine di garantire che le imprese stabilite in uno Stato membro vi svolgano la propria attività in modo effettivo e permanente;
- articolo 6 (**condizioni relative al requisito dell'onorabilità**). Si propone una serie di modifiche volte a chiarire e armonizzare ulteriormente la valutazione dell'onorabilità e ad estendere l'elenco delle infrazioni che possono comportare la perdita dell'onorabilità;
- articolo 7 (**condizioni relative al requisito dell'idoneità finanziaria**). Si propone di prevedere condizioni specifiche e meno rigorose che dovranno soddisfare i trasportatori che operano esclusivamente con VCL¹² e di chiarire le modalità con le quali le imprese possono dimostrare la propria idoneità finanziaria in assenza di conti annuali certificati, al fine di consentire alle autorità di vigilanza di valutare il rispetto di questo criterio, in particolare per quanto riguarda le nuove imprese che non hanno ancora conti certificati;
- articolo 13 (**procedura di sospensione e di revoca delle autorizzazioni**). La proposta introduce norme volte a chiarire la posizione delle autorità

¹² Per le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, vengono fissate soglie più basse, almeno 1.800 euro quando un solo veicolo è utilizzato e 900 euro per ogni veicolo supplementare utilizzato.

competenti qualora le imprese non soddisfino più il requisito dell'idoneità finanziaria;

- articolo 14 (**dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti**). Si propone di specificare che, dopo aver perso la propria onorabilità, un gestore dei trasporti non può essere riabilitato dall'autorità competente **prima che sia trascorso un anno** dalla data della perdita;
- articolo 16 (**registri elettronici nazionali**). Si propone l'inserimento di elementi di informazione supplementari nei registri elettronici nazionali (numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dell'impresa; numero di dipendenti; totale delle attività, delle passività, del capitale proprio e del fatturato degli ultimi due anni; fattore di rischio dell'impresa), al fine di consentire una migliore esecuzione delle norme che disciplinano l'accesso alla professione;

Pe quanto concerne il **regolamento (CE) n. 1072/2009** relativo all'accesso al mercato internazionale del trasporto:

- articolo 1 (**ambito di applicazione**). Al paragrafo 1 è aggiunto un nuovo comma al fine di chiarire che il trasporto di container vuoti o di pallet deve essere considerato un trasporto per conto terzi solo se è oggetto di un contratto di trasporto concluso tra il destinatario e lo speditore;
- articolo 2 (**definizioni**). Il paragrafo 6 è modificato per chiarire che un **trasporto di cabotaggio** può implicare diversi punti di carico, di consegna o di carico e consegna;
- articolo 8 (**principio generale**). Al paragrafo 2 **si propone di eliminare il numero massimo di trasporti di cabotaggio che possono essere effettuati in uno Stato membro ospitante a seguito di un trasporto internazionale in entrata** (il vigente regolamento autorizza i trasportatori di merci su strada a effettuare fino a tre trasporti di cabotaggio) e si riduce nel contempo a **cinque giorni**, in luogo dei sette previsti attualmente, **il termine entro il quale deve avvenire l'ultimo scarico**;
- articolo 10 *bis* (controlli). Il nuovo articolo introduce l'obbligo a carico degli Stati membri di effettuare un **numero minimo di controlli di conformità** con le disposizioni in materia di cabotaggio (i quali riguarderanno almeno il 2% di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio a decorrere dal 1° gennaio 2020 e almeno il 3% a decorrere dal 1° gennaio 2022).

La proposta conferisce inoltre alla Commissione il potere di adottare **atti delegati** conformemente all'articolo 290 del TFUE per modificare gli Allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1071/2009, per integrare il regolamento con un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi che, oltre a quelle di cui all'Allegato IV del regolamento, possono comportare la perdita

dell'onorabilità e per modificare gli Allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1072/2009.

Relazione del Governo (trasmessa in data 5 luglio 2017, ai sensi dell'art. 6, comma 4 della legge 234/2012)¹³.

La Relazione, predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, evidenzia che **il progetto risponde ad esigenze più volte manifestatesi nel corso degli oltre cinque anni di applicazione dei regolamenti n. 1071/2009 e 1072/2009**". Al fine di garantire la corretta concorrenza, ritiene elemento centrale della proposta l'estensione, "seppur non completa", dell'applicazione della **normativa in materia di accesso alla professione alle imprese che esercitano esclusivamente con veicoli di massa fino a 3,5 tonnellate**, visto il ruolo crescente che imprese di tale tipologia hanno nel mercato europeo del trasporto stradale di merci, anche in diretta concorrenza con le imprese che si servono di veicoli aventi massa superiore. La valutazione del progetto evidenzia tuttavia criticità in relazione ad alcune delle disposizioni previste, in particolare per quanto attiene le proposte di modifica concernenti la materia del **cabotaggio stradale di merci**.

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/1/CE, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (COM(2017)282)

La proposta di direttiva, che si inserisce all'interno del pacchetto legislativo che la Commissione ha predisposto per preparare alle sfide future il quadro normativo che disciplina il settore dei trasporti su strada, intende modificare la [direttiva 2006/1](#) nel senso di **eliminare la possibilità per gli Stati membri di limitare l'impiego di veicoli noleggiati per le attività per conto proprio, attualmente prevista per il trasporto di merci aventi un peso superiore a sei tonnellate, e di ammettere l'uso di un veicolo noleggiato in un altro Stato membro per un periodo di almeno quattro mesi**, in modo da consentire alle imprese di far fronte a picchi di domanda temporanei o stagionali e/o di sostituire veicoli difettosi o guasti.

¹³ La Relazione allega una tabella di corrispondenza fra le disposizioni del progetto di atto dell'Unione europea e le norme nazionali vigenti.

La **base giuridica** della proposta è rappresentata dall'art. 91, par. 1 del TFUE, che prevede, nel quadro della politica comune per i trasporti, che il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, stabiliscano norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri; le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro; le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti e ogni altra utile disposizione.

La Commissione ritiene la proposta conforme al **principio di sussidiarietà** in quanto **solo l'Unione europea può fornire un quadro giuridico uniforme per un mercato interno per la fornitura di servizi di trasporto su strada sempre più integrato**, nel quale "la quota delle attività internazionali di trasporto su strada rispetto alle attività totali nell'attuale UE-28 è aumentata da circa il 28% nel 2000 a quasi il 36% nel 2014". La proposta è considerata altresì conforme al **principio di proporzionalità** poiché non va oltre quanto necessario per affrontare i problemi individuati nella valutazione d'impatto, **e contiene solamente alcune modifiche mirate della direttiva che contribuiscono a migliorare il quadro giuridico che regola le attività del settore del trasporto di merci su strada e del settore del noleggio e leasing di veicoli nell'UE.**

La Commissione ricorda come la Valutazione ex post della direttiva 2006/1 abbia evidenziato che gli obiettivi da essa individuati potrebbero essere conseguiti con maggiore efficacia "se essa non consentisse agli Stati membri di limitare l'impiego di veicoli noleggiati per il trasporto di merci in alcuni segmenti di mercato e a determinate condizioni", con l'effetto di un aumento dei costi per garantire la conformità sia per i trasportatori sia per le società di noleggio/leasing di veicoli, nonché dei costi di attuazione e di applicazione per le autorità pubbliche.

La **Valutazione d'impatto** che accompagna la proposta ha esaminato essenzialmente tre opzioni: l'opzione 0, che consisteva nell'emanare orientamenti e raccomandazioni; l'opzione 1, che prevedeva modifiche legislative mirate (1a: permettere l'uso di veicoli noleggiati per il trasporto merci per attività per conto proprio in tutta l'UE; 1b: permettere l'uso di veicoli per il trasporto di merci che un operatore con sede in uno Stato membro ha noleggiato in un altro Stato membro per un certo periodo di tempo, da tre a quattro mesi, per esempio allo scopo di far fronte a picchi di domanda temporanei o stagionali; 1c: una combinazione delle due opzioni

precedenti); l'opzione 2, che prevedeva il mantenimento delle stesse norme (o la previsione di norme comunque non più restrittive) per l'impiego di veicoli noleggiati e di veicoli di proprietà dell'impresa. **La scelta finale è ricaduta sull'opzione 1c, in quanto si tratta della soluzione più efficace e che affronta tutti i problemi individuati senza intervenire più del necessario, e consentendo una riduzione dei costi operativi per gli autotrasportatori dell'UE quantificabile in 158 milioni entro il 2030.**

Gli elementi fondamentali della proposta sono i seguenti:

- modifica dell'art. 2 della direttiva 2006/1, nel senso di abrogare la limitazione del campo di applicazione "al traffico tra Stati membri" in quanto obsoleta (i veicoli presi a noleggio possono infatti essere utilizzati anche per trasporti di cabotaggio, in linea con le disposizioni del [regolamento \(CE\) n. 1072/2009](#)); **di consentire alle imprese di usare in tutto il territorio dell'Unione veicoli noleggiati in qualsiasi Stato membro; di conferire agli Stati membri la possibilità di limitare nel tempo, per un periodo non inferiore ai quattro mesi, l'impiego sul rispettivo territorio di un veicolo noleggiato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo prende a noleggio;**
- modifica dell'art. 3 della direttiva 2006/1, nel senso di rendere possibile l'utilizzo di un veicolo immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo prende a noleggio non solo per le operazioni di trasporto in qualsiasi altro Stato membro, ma anche per le operazioni di trasporto nello Stato membro in cui ha sede l'impresa che lo prende a noleggio, **e di sottrarre agli Stati membri la facoltà di limitare l'uso di veicoli noleggiati per il trasporto merci per le attività per conto proprio;**
- introduzione di un nuovo articolo 5-*bis* alla direttiva 2006/1, che prevede, a cinque anni dalla scadenza del termine di recepimento, l'obbligo per la Commissione di presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che contenga una valutazione completa dell'attuazione e degli effetti della direttiva, nonché del suo impatto sui trasportatori che effettuano operazioni di trasporto in conto proprio o per conto terzi e sul settore del noleggio/leasing di veicoli.

Relazione del Governo (trasmessa in data 10 luglio 2017, ai sensi dell'art. 6, comma 4 della legge n. 234 del 2012).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha predisposto la Relazione sottolineando come la proposta risponda "a problematiche più volte emerse nel corso degli ultimi anni con il fine di riordinare il settore della locazione senza conducente nel trasporto di merci". Pertanto, **la valutazione del progetto di modifica della direttiva 2006/1 è "moderatamente positiva, in quanto tenta di portare chiarezza in un settore in continua espansione"**. Tuttavia talune riserve, che potrebbero essere approfondite in sede negoziale, sembrano riguardare, in particolare: **i controlli, anche su strada, della regolarità del trasporto**, il rischio, connesso **alla possibilità di effettuare attività di noleggio nel settore del conto proprio**, che si ingenerino preoccupazioni "nelle imprese che effettuano attività di conto terzi" e che temono, da sempre, che "imprese attive nel settore del conto proprio svolgano, in concreto, trasporto per conto terzi in maniera abusiva".

La posizione del Parlamento italiano e i seguiti del Governo

Il pacchetto di proposte legislative è stato esaminato dalla 8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato che ha approvato, il 26 luglio 2017, una Risoluzione ([doc. XVIII n. 213](#)) favorevole per quanto concerne il rispetto dei profili di sussidiarietà e proporzionalità.

La Risoluzione contiene altresì alcune osservazioni critiche per quanto attiene al merito delle proposte.

In particolare, l'atto di indirizzo evidenzia la necessità di:

1. relativamente alla proposta COM(2017)275 (tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture)

- ampliare la portata del vincolo di destinazione degli introiti di cui all'articolo 7-*septies* della proposta, prevedendo un obbligo di reinvestimento nel settore dei trasporti;
- assicurare che gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico di cui all'articolo 9 siano destinati a sostenere le infrastrutture e i servizi di trasporto collettivo;
- garantire una compensazione dell'aumento dei costi per le imprese conseguente all'incremento degli oneri stradali attraverso la previsione di adeguate riduzioni fiscali;
- prevedere disposizioni che orientino gli Stati membri a indirizzare il traffico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci sulla rete autostradale e in genere sulla rete stradale coperta da pedaggio;

- disincentivare l'utilizzo di infrastrutture non adeguate al transito di mezzi pesanti per evitare ulteriori livelli di inquinamento, di congestione e di impropria usura delle infrastrutture stesse;

2. relativamente alla proposta COM(2017)276 (tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture)

- prevedere l'esclusione dei veicoli leggeri dal meccanismo di riduzione della tassazione solo in via temporanea, per motivi precauzionali;

3. relativamente alla proposta COM(2017)277 (prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e posizionamento per mezzo dei tachigrafi)

- contemperare la flessibilità organizzativa dell'attività di trasporto con l'esigenza di assicurare un'adeguata tutela della salute dei lavoratori e della sicurezza stradale (si esclude che la media del riposo settimanale obbligatorio possa essere calcolata su un periodo di tempo di quattro settimane consecutive rispetto alle due attualmente previste);
- subordinare l'applicazione delle disposizioni che prevedono una maggiore flessibilità nella fruizione dei periodi di riposo alla definitiva adozione del cronotachigrafo digitale con localizzazione geosatellitare;
- prevedere il divieto esplicito del riposo in cabina per i conducenti;
- prevedere l'indicazione da parte del conducente dei luoghi di fruizione dei periodi di riposo sul foglio di registrazione;
- precisare che l'esenzione dagli obblighi di registrazione dei tempi di guida e di riposo richiede il possesso di documentazione idonea a dimostrare la natura del trasporto e la proprietà delle merci trasportate;
- subordinare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri sull'indice di rischio delle imprese all'adozione di una classificazione omogenea del rischio all'interno dell'Unione;

4. relativamente alla proposta COM(2017)278 (distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada)

- assicurare che le norme dello Stato ospitante in materia di tariffe minime salariali e di durata minima delle ferie annuali retribuite trovino applicazione anche in caso di permanenza dell'autotrasportatore per un periodo pari o inferiore ai tre giorni, per tutte le attività di trasporto su strada (incluso il cabotaggio);
- escludere dalla disciplina del distacco i casi di mero transito del mezzo;

- introdurre forme di responsabilità del datore di lavoro in relazione all'adempimento degli obblighi amministrativi e al pagamento delle eventuali sanzioni comminate per la loro violazione;
- escludere l'inserimento dell'attività di controllo sul rispetto dell'orario di lavoro settimanale del conducente tra quelle da effettuare su strada;

5. relativamente alla proposta COM(2017)279 (monitoraggio e comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi)

- assicurare che le procedure per la determinazione degli *standard* di emissione e per la relativa comunicazione da parte delle Autorità preposte e delle case produttrici non siano eccessivamente onerose;
- garantire un adeguato periodo di transizione per l'adozione dei nuovi *standard* di emissione;

6. relativamente alla proposta COM(2017)280 (interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione)

- sostenere le misure volte a facilitare il pagamento dei pedaggi da parte degli operatori del settore;
- valutare la possibilità di mantenere l'indicazione delle tecnologie che possono essere usate per la riscossione dei pagamenti nel testo della proposta anziché nell'Allegato IV;
- prevedere che, nel conferimento dei poteri delegati alla Commissione, sia in ogni caso adeguatamente garantita la partecipazione degli Stati alle procedure di aggiornamento e revisione degli allegati;
- prevedere adeguati periodi di transizione per la sostituzione delle apparecchiature;

7. relativamente alla proposta COM(2017)281 (accesso all'attività di trasportatore e al mercato unico)

- ridurre da cinque a un massimo di tre giorni il periodo nell'ambito del quale i trasportatori non residenti possono svolgere senza limitazioni l'attività di cabotaggio stradale di merci;
- prevedere parametri idonei all'accertamento dell'effettivo esercizio dell'attività di trasporto nello Stato di stabilimento;

8. relativamente alla proposta COM(2017)282 (utilizzo di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada)

- prevedere limitazioni delle attività di noleggio di veicoli commerciali di massa superiore alle 6 tonnellate nel settore del conto proprio idonee a impedire lo svolgimento abusivo di trasporto merci per conto terzi, mediante l'indicazione di una durata massima, uguale per tutti gli Stati membri;
- prevedere che i suddetti veicoli possano essere guidati esclusivamente da conducenti dotati delle necessarie qualificazioni professionali.

Il 15 novembre 2017 la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha trasmesso alle Camere, ai sensi dell'art. 7 della legge 24 dicembre 2012 n. 234, i [seguiti](#) **dati all'atto di indirizzo dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti**.

Con riferimento alle proposte di direttive COM(2017)275, COM(2017)276 e COM(2017)280, la Nota del Ministero pone in evidenza come l'atto di indirizzo del Senato risulti "assolutamente coerente" con la posizione manifestata nelle relazioni trasmesse al Parlamento, e rappresentata dal Governo nelle sedi europee.

Dichiara inoltre di voler provvedere a integrare, nel corso del negoziato in sede europea, le ulteriori posizioni espresse nella Risoluzione, relativamente alla proposta COM(2017)275 con la richiesta di *"disposizioni che orientino gli Stati membri a indirizzare il traffico di tali autoveicoli sulla rete autostradale e in genere sulla rete stradale coperta da pedaggio, anche mediante restrizioni e divieti di utilizzo della rete stradale secondaria non sottoposta a pedaggio, salvo i casi di specifica origine e destinazione dei trasporti"*, e relativamente alla proposta COM(2017)276 con la richiesta di *"esclusione dei veicoli leggeri dal meccanismo di riduzione della tassazione solo in via temporanea, per motivi precauzionali, individuando a regime una qualche forma di compensazione anche per tale categoria di veicoli"*.

Per quanto concerne le altre proposte, la Nota fa presente che, nel corso delle riunioni presso il Gruppo di lavoro del Consiglio UE, sono state già espresse da parte italiana valutazioni di carattere generale e, se del caso, specifiche, "sulla scorta di una linea formatasi previa consultazioni dei Ministeri dell'Interno e del lavoro, nonché dell'Ispettorato nazionale del Lavoro (INL) e delle Associazioni di categoria dell'autotrasporto". Ricorda inoltre che, il 31 gennaio 2017, l'Italia ha firmato il Memorandum per l'Alleanza dei trasporti ("Road Alliance"), unitamente ai Ministri incaricati dei trasporti di nove Paesi (di cui 8 facenti parte dell'Unione europea e uno

del SEE, cioè Francia, Austria, Belgio, Danimarca, Germania, Italia, Lussemburgo, Svezia e Norvegia, cui si è da poco associata la Svizzera), con l'intento di mantenere una condivisione di posizioni riguardanti la dimensione sociale del trasporto su strada e l'accesso alla professione e al mercato.

Si evidenzia quindi che, sviluppandosi al momento il negoziato nella sede tecnica del gruppo di lavoro, le posizioni italiane dovranno tener conto di tutti gli aspetti, inclusa la posizione del Parlamento italiano, e "adattare comunque la strategia, nei limiti del possibile, a seconda dell'evoluzione dei lavori".

Il Ministero fornisce infine una risposta puntuale alle osservazioni formulate nella sopra citata Risoluzione (si veda la [Nota](#) del Governo).

Le proposte del primo pacchetto sulla mobilità sono attualmente al vaglio delle Istituzioni europee.

I lavori nell'ambito del gruppo "Trasporti terrestri" del Consiglio UE hanno avuto inizio nel giugno 2017.

Il Consiglio "Trasporti, Telecomunicazione ed energia", riunitosi da ultimo il 4 e 5 dicembre 2017, ha discusso sullo stato di avanzamento. In tale occasione, Kadri Simson, Presidente di turno del Consiglio UE e ministro dell'Economia e delle infrastrutture dell'Estonia, ha dichiarato che "notevoli progressi" sono stati raggiunti su vari aspetti delle proposte, ma ha tuttavia rilevato la necessità di ulteriori sforzi, soprattutto in merito alle norme sui conducenti distaccati e sul cabotaggio. Su questi fascicoli, numerosi Stati membri hanno infatti dichiarato di non avere ancora posizioni ufficiali. Si attendono inoltre gli esiti dei lavori legislativi sulle modifiche alla direttiva generale sul distacco dei lavoratori, su cui il Consiglio ha adottato un orientamento generale il 23 ottobre 2017.

LE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI (RETI TEN-T)

Le **reti transeuropee** nei settori delle **infrastrutture dei trasporti**, dell'**energia** e delle **telecomunicazioni** (TENs), come previsto dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (articolo 170), mirano a **favorire l'interconnessione** delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità, tenendo conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche.

Per quanto riguarda in particolare le reti dei **trasporti (TEN-T)**, l'obiettivo generale è stabilire un'**unica rete transeuropea multimodale per integrare trasporto terrestre, marittimo e aereo**.

A tal fine, occorre affrontare a livello dell'UE **cinque grandi problematiche**:

- i **collegamenti mancanti**, in particolare nelle tratte transfrontaliere;
- la notevole **disparità** sotto il profilo della qualità e della disponibilità di infrastrutture tra e all'interno degli Stati membri (**strozzature**);
- la **frammentazione** dell'infrastruttura dei trasporti tra i diversi modi di trasporto (**intermodalità**);
- **norme e requisiti operativi diversi** tra gli Stati membri, in particolare in materia di interoperabilità.

Nel 2009 è stata avviata una **revisione sostanziale** che ha condotto ad un nuovo quadro legislativo, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al **2030/2050**, entrato in vigore dal 1° gennaio 2014, costituito da:

- gli **orientamenti dell'Unione** per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ([regolamento \(UE\) n. 1315/2013](#));
- il **Connecting Europe facility (CEF)** ([regolamento \(UE\) n. 1316/2013](#)).

La revisione delle linee guida TEN-T è ispirata al **Libro bianco** “*Tabella di marcia verso uno spazio europeo unico dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*”¹⁴, che si pone i seguenti obiettivi:

- **ridurre del 60% le emissioni di gas serra;**
- **ottimizzare** le performance delle **catene logistiche multimodali;**
- **aumentare** l’efficienza dei trasporti e delle infrastrutture tramite il **ricorso a sistemi informatici (ICT).**

I nuovi **orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti** prospettano la creazione di una **rete TEN-T articolata in due livelli:**

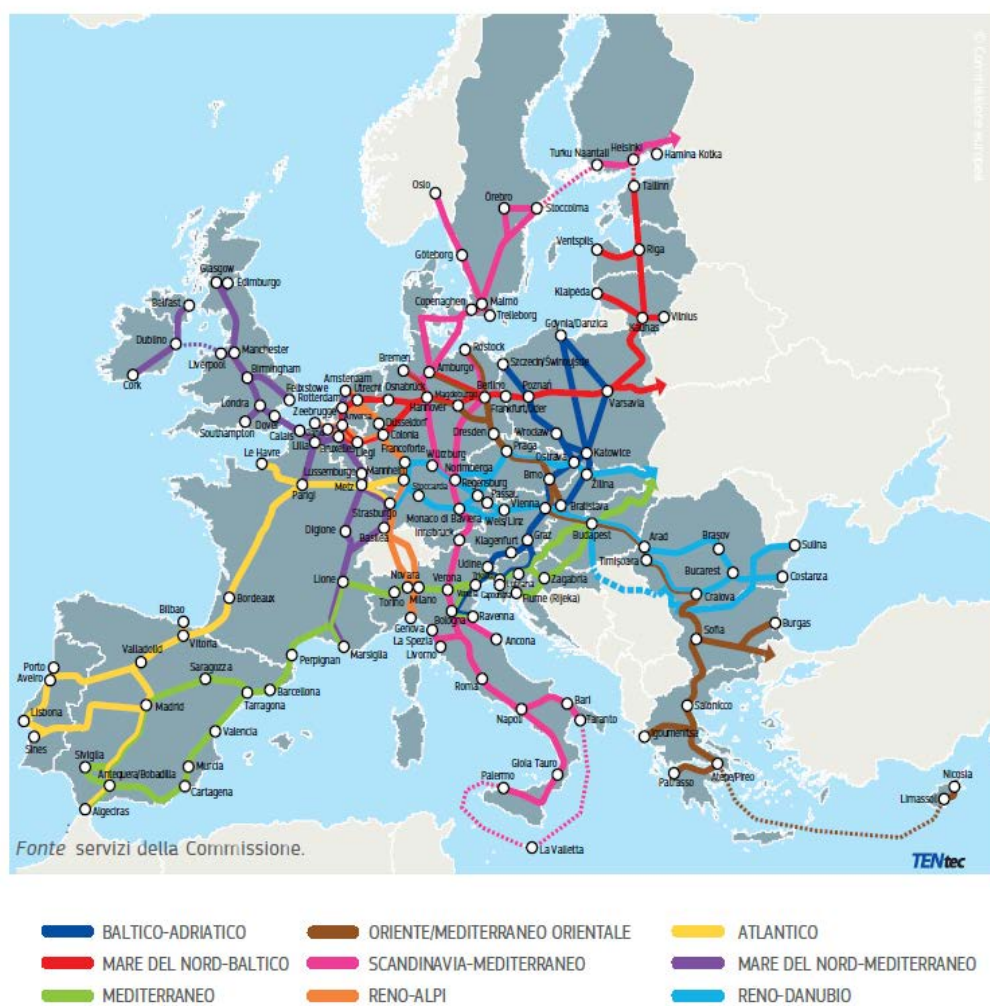
- una **rete globale**¹⁵ (da realizzarsi entro il 2050) che mira a garantire la piena copertura del territorio dell’UE e l’accessibilità a tutte le regioni;
- una **rete centrale**¹⁶ **a livello UE** (da realizzarsi entro il 2030) basata su un “**approccio per corridoi**”. I corridoi della rete centrale dovranno includere almeno **tre modalità differenti di trasporto**; attraversare almeno **tre Stati membri** e prevedere l’accesso ai **porti marittimi**.

La **rete centrale** è articolata in **9 corridoi principali**: 2 corridoi nord-sud, 3 corridoi est-ovest e 4 corridoi diagonali.

¹⁴ [COM \(2011\)144](#)

¹⁵ La lunghezza totale della rete globale è: 138.072 km di linee ferroviarie; 136.706 km di strade; 23.506 km di vie d’acqua interne.

¹⁶ La lunghezza totale della rete centrale è: 50.762 km di linee ferroviarie; 34.401 km di strade; 12.880 km di vie d’acqua interne. La rete collegherà: 94 grandi porti europei con linee ferroviarie e stradali; 38 grandi aeroporti con linee ferroviarie che portano alle città principali; 15 000 km di linee ferroviarie convertite ad alta velocità; 35 progetti transfrontalieri destinati a ridurre le strozzature.



L'Italia è interessata da **quattro corridoi**¹⁷ (**Baltico-Adriatico; Mediterraneo; scandinavo-mediterraneo; Reno-Alpi**), che 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

17 Gli altri corridoi, che non interessano direttamente l'Italia, sono: il corridoio Mare del Nord-Mar Baltico da Helsinki ad Amburgo; il corridoio orientale/mediterraneo orientale, che collega la Germania settentrionale con la Grecia e Cipro; il corridoio atlantico, che collega la parte occidentale della Penisola iberica e i porti di Le Havre e Rouen a Parigi e a Mannheim/Strasburgo; il corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo, che collega l'Irlanda e il nord del Regno Unito al Mare Mediterraneo nel sud della Francia attraverso i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo; il corridoio Reno-Danubio, che collega le regioni centrali di Strasburgo e Francoforte al Mar Nero attraverso Vienna, Bratislava e Budapest.

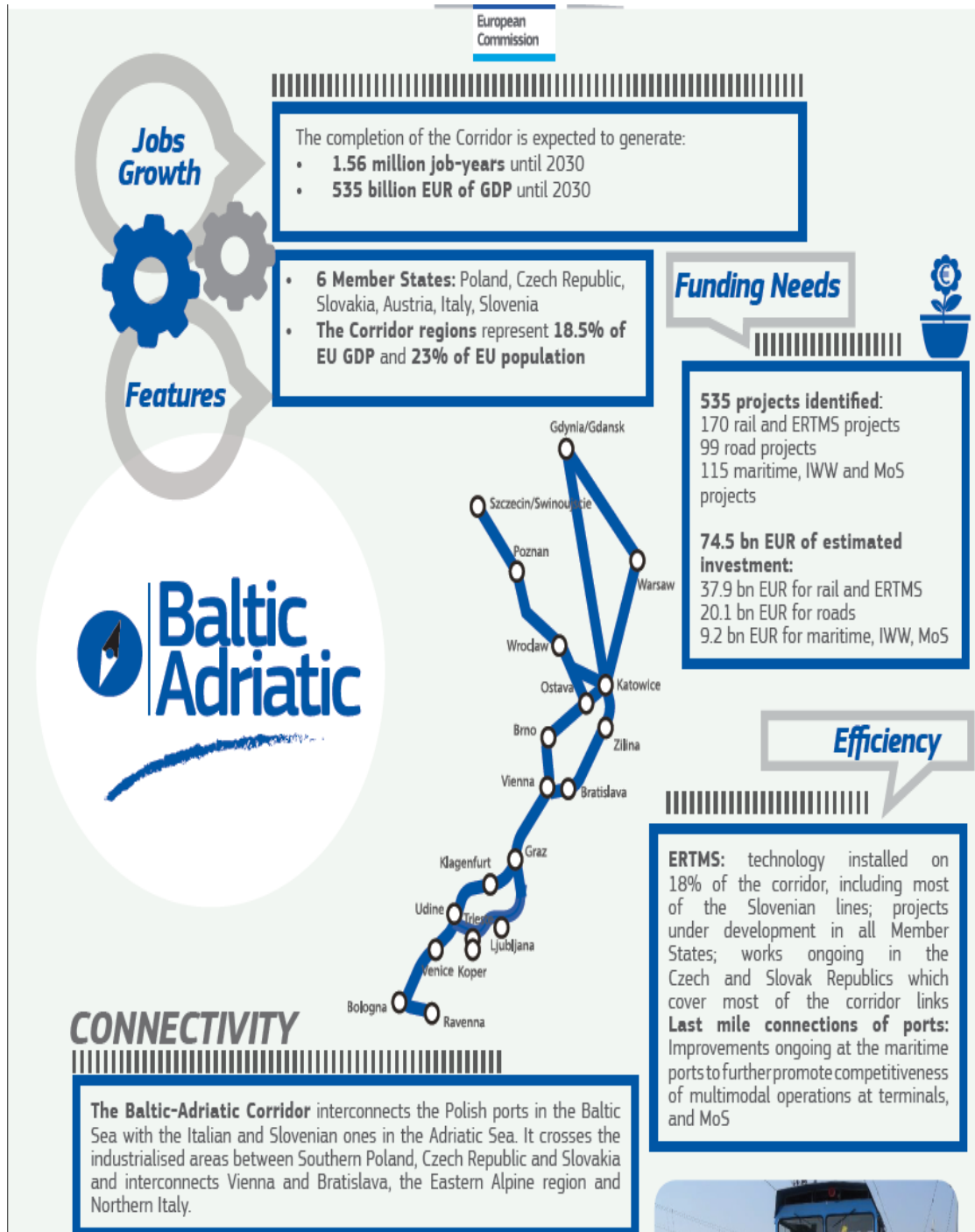
Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia), **5 porti fluviali** (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia) e **15 interporti**: Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola , Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.



I lavori per la realizzazione dei nove corridoi fanno capo ad altrettanti **coordinatori europei**, scelti tra persone che hanno maturato competenze nel settore ed esperienza presso le istituzioni europee. Per ciascun corridoio è stato predisposto un **piano di lavoro** che contiene: la descrizione dello *status* delle infrastrutture, un piano per la rimozione degli ostacoli tecnici, operativi e amministrativi e il quadro generale delle risorse finanziarie.

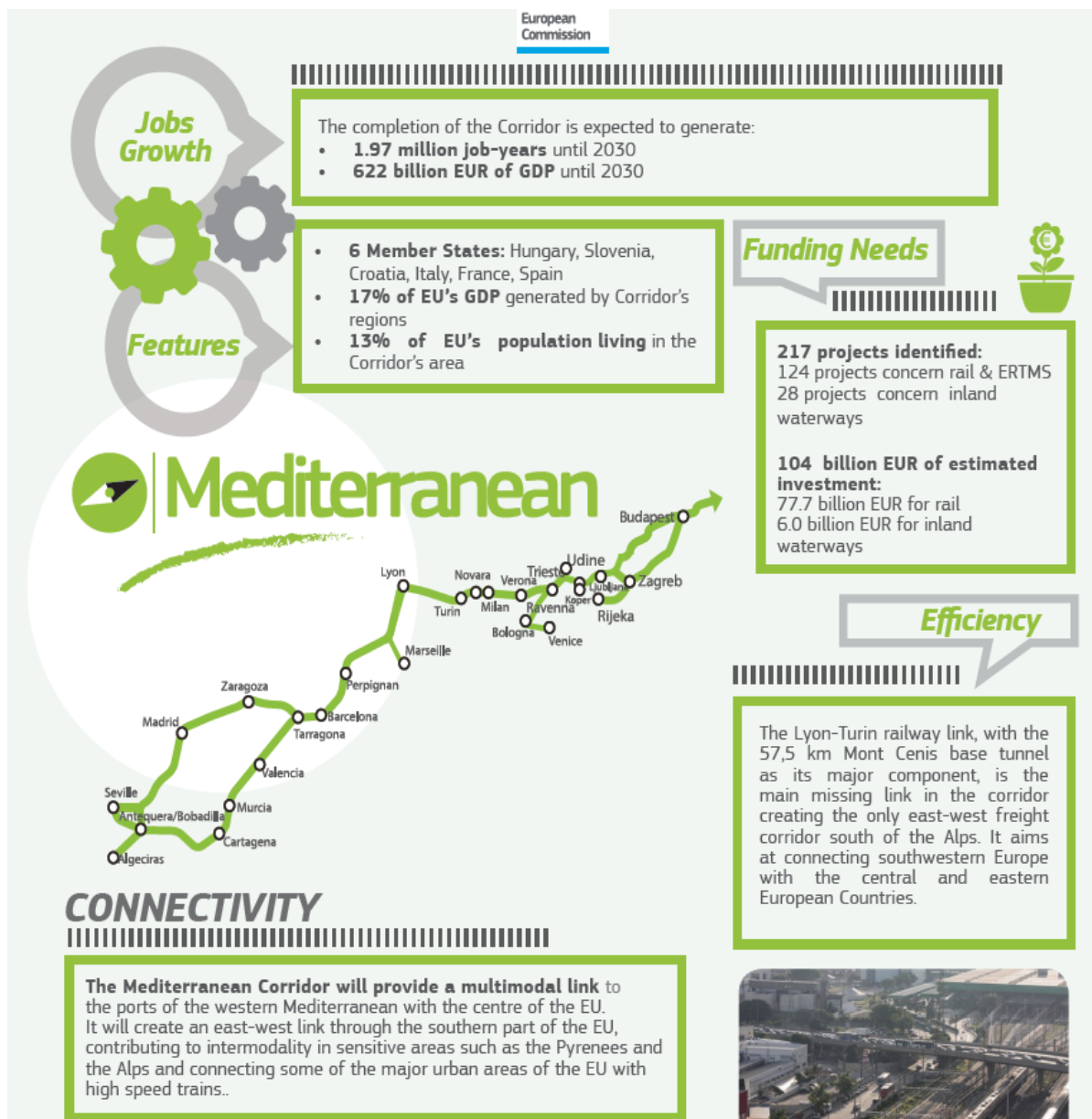
CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO

Il corridoio Baltico-Adriatico attraversa la Polonia meridionale (Slesia superiore), Vienna, Bratislava, 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.



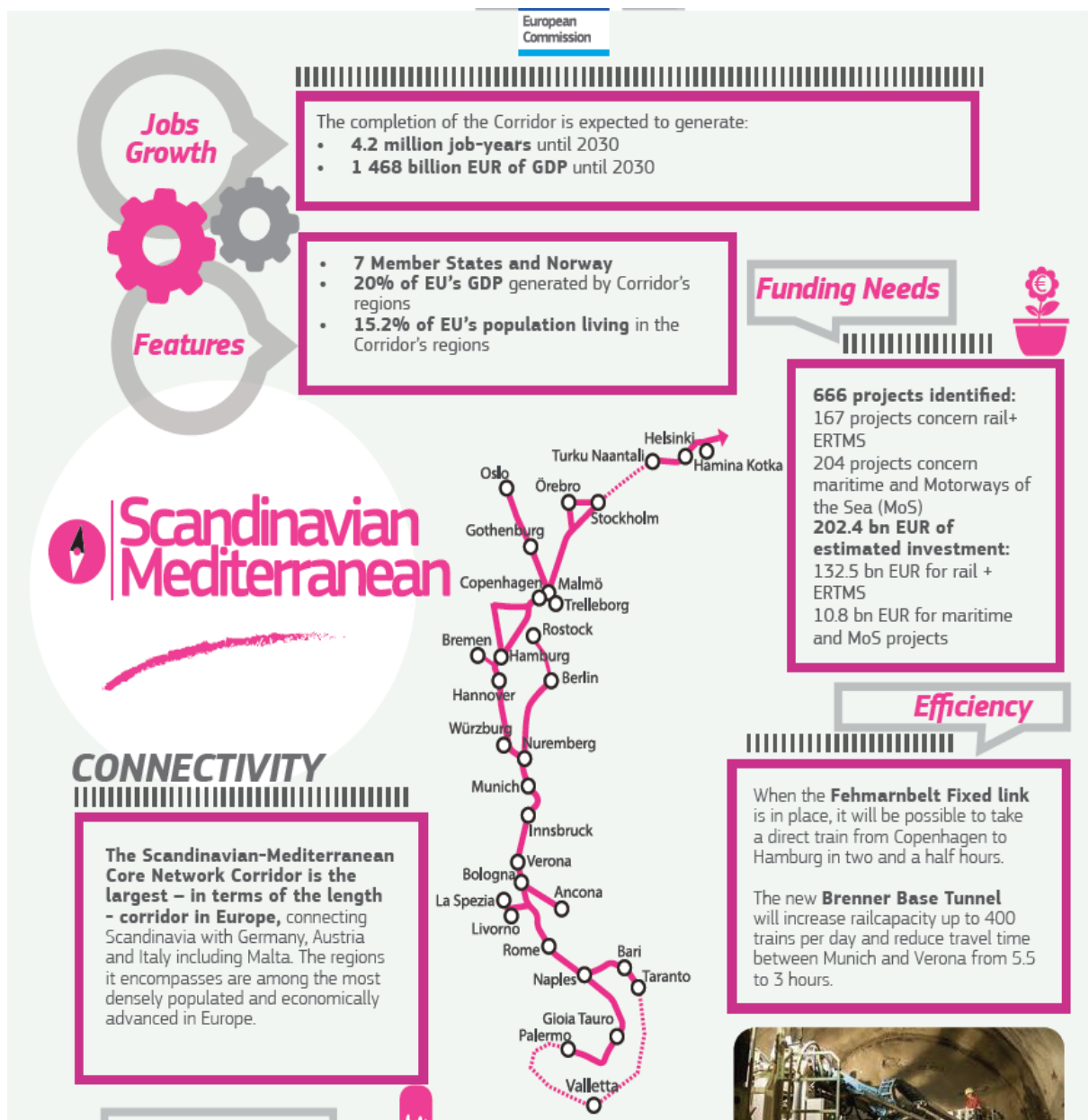
CORRIDOIO MEDITERRANEO

Il **corridoio Mediterraneo** collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia, attraversando le **Alpi** e toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia. I principali progetti ferroviari lungo il corridoio sono i **collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana**. Il tratto italiano comprende i collegamenti ferroviari Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača.



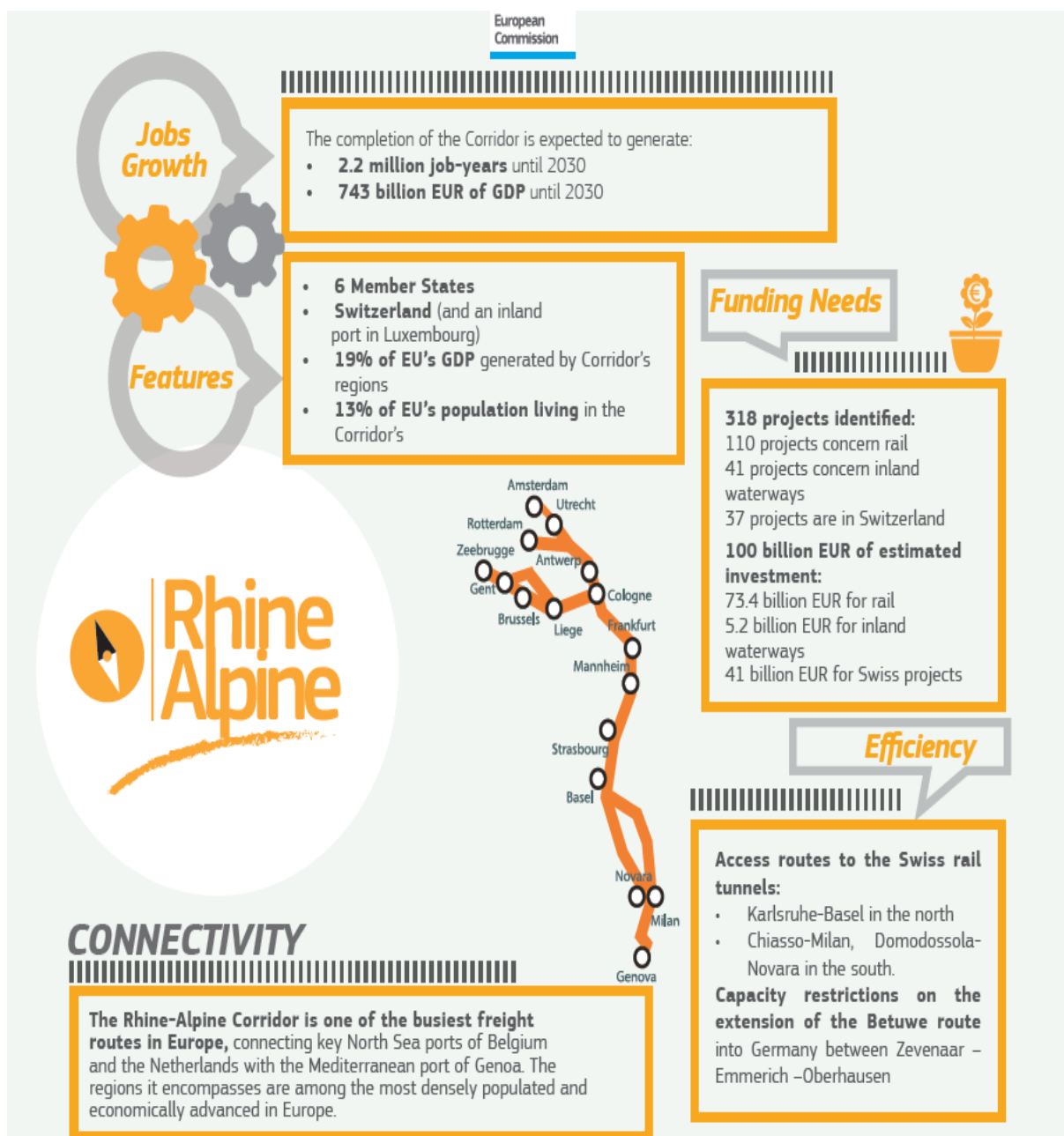
CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO (HELSINKI-LA VALLETTA)

Il **corridoio scandinavo-mediterraneo** attraversa il Mar Baltico, la Germania, le Alpi e l'Italia. I progetti più importanti sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la **Galleria di base del Brennero**, con le rispettive vie di accesso. **Il corridoio 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.



CORRIDOIO RENO-ALPI (ROTTERDAM-GENOVA)

Il **corridoio Reno-Alpi** attraversa la Svizzera, la Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'**agglomerato di Milano**. I principali progetti del corridoio sono le **gallerie di base del Gottardo e del Sempione**. Il **tratto italiano del corridoio** comprende 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.



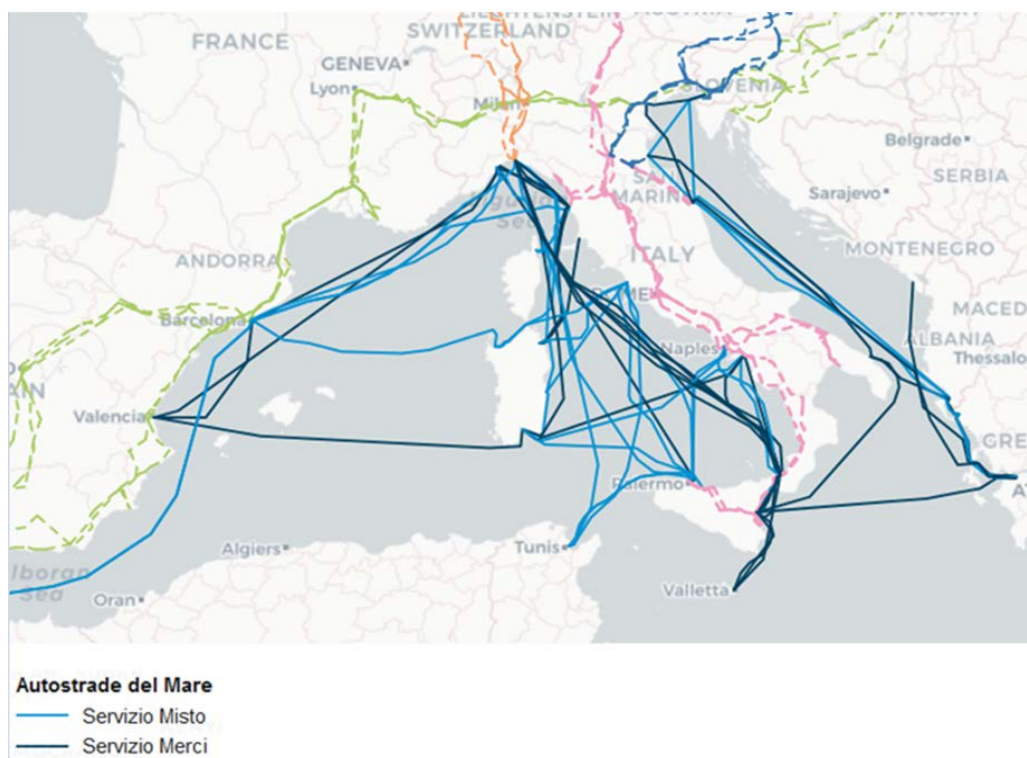
LE AUTOSTRADE DEL MARE

Le **autostrade del mare** (Motorways of the Sea) rappresentano la **dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti** e contribuiscono alla realizzazione di uno **spazio europeo dei trasporti marittimi** senza barriere (articolo 21 del regolamento (UE) n. [1315/2013](#)).

Esse 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**.

Le autostrade del mare comprendono:

- i **collegamenti marittimi** tra porti marittimi della rete globale o tra un porto della rete globale e un porto di un Paese terzo qualora tali collegamenti siano di importanza strategica per l'Unione;
- **impianti** portuali, terminali merci, piattaforme logistiche e interporti situati al di fuori dell'area portuale ma associati alle operazioni portuali, tecnologie di informazione e comunicazione (TIC), come sistemi elettronici di gestione della logistica, e procedure doganali, amministrative e di protezione e sicurezza, in almeno uno Stato membro;
- **infrastrutture** per l'accesso diretto alla terra e al mare.



I **progetti di interesse comune** per le autostrade del mare sono **proposti** da **almeno due Stati membri** e possono riguardare un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra tra due o più porti della rete centrale ovvero tra un porto della rete centrale e porti della rete globale.

Come sottolineato dal [piano di attuazione dettagliato](#) presentato dal **coordinatore europeo delle autostrade del mare**, sono **79** i porti marittimi situati nei corridoi della rete centrale TEN-T, che rappresentano i due terzi del totale del traffico portuale europeo (circa **2,5 miliardi di tonnellate**). Alcuni porti sono **universali** ossia gestiscono tutti i tipi di carico (merce in container, traffico ro-ro¹⁸, rinfuse solide e liquide, merci varie), mentre altri sono **specializzati**, ad esempio gestiscono solo il traffico ro-ro¹⁹.

Dai dati Eurostat 2016, risulta che nel 2015 il volume lordo di merci transitato nei maggiori porti europei si è attestato a **3772 milioni di tonnellate**, in crescita dell'1,3% rispetto al 2014, ma i volumi restano **ancora ben al di sotto del periodo pre-crisi**.

In vetta l'**Olanda** con 594 milioni di tonnellate, seguita da Regno Unito (485 milioni), Italia (449 milioni) e Spagna (447 milioni).

¹⁸ Tecnica di carico di una nave con automezzi che accedono tramite una rampa di carico e che non richiede l'uso di gru.

¹⁹ Tecnica di carico di una nave con automezzi che accedono tramite una rampa di carico e che non richiede l'uso di gru.

	Share in % of total cargo handled in main ports					Total cargo handled in main ports (million tonnes)
	Liquid bulk goods	Dry bulk goods	Large containers	Ro-Ro Mobile Units	Other cargo	
EU-28	38.0	22.9	21.2	12.3	5.6	3 772.5
Belgium	31.0	13.5	40.7	8.6	6.3	241.2
Bulgaria	45.3	37.1	8.3	0.8	8.5	27.2
Denmark	37.0	27.5	6.6	25.0	3.9	84.6
Germany	15.2	24.5	42.5	12.5	5.3	296.2
Estonia	54.0	16.0	5.5	13.9	10.6	31.5
Ireland	25.2	30.6	14.2	28.2	1.9	49.3
Greece	39.6	20.7	24.8	13.4	1.5	148.6
Spain	37.6	22.8	29.2	4.7	5.6	447.0
France (*)	46.0	25.9	13.3	12.2	2.6	296.4
Croatia	47.4	34.9	9.5	2.1	6.1	15.9
Italy	41.4	13.5	21.2	19.7	4.2	449.5
Cyprus	33.4	34.7	27.0	2.1	2.7	7.4
Latvia	37.6	47.9	5.8	3.6	5.0	66.5
Lithuania	42.0	38.6	8.4	5.9	5.1	43.1
Malta	36.6	19.4	19.4	17.3	7.2	3.7
Netherlands	46.9	24.2	18.1	3.2	7.7	594.3
Poland	27.4	36.6	19.7	11.3	5.0	68.8
Portugal	39.0	22.6	29.1	1.0	8.3	85.3
Romania	27.0	51.2	12.8	0.6	8.5	43.6
Slovenia	16.5	35.5	36.2	4.6	7.2	19.9
Finland	33.4	25.7	10.2	18.3	12.5	96.9
Sweden	37.6	17.8	7.8	26.5	10.3	169.7
United Kingdom	40.0	21.4	13.0	21.4	4.2	485.7
Iceland	:	:	:	:	:	:
Norway	50.8	38.1	3.2	2.0	6.0	184.4
Montenegro	:	:	:	:	:	:
Turkey	34.0	38.6	20.1	2.1	5.3	411.6

Per quanto riguarda i principali porti di sbarco, **Rotterdam** è al primo posto con 436 milioni di merci transitate, seguito da Antwerp, Amburgo, Amsterdam ed Algeciras.

Rank 2015	Port	*	2010	2011	2012	2013	2014	2015					Growth rate 2014-2015 (%)	Growth rate 2010-2015 (%)				
								By direction			By type of cargo handled (%)							
			Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Total	Liquid bulk goods	Dry bulk goods			Large containers	Ro-Ro Mobile units	Other cargo	
1	Rotterdam (NL)	=	395.8	396.5	409.7	414.8	421.6	304.6	132.4	436.9	50	19	24	3	5	+3.6	+10.4	
2	Antwerpen (BE)	=	160.0	168.5	164.5	172.0	180.4	96.7	93.4	190.1	35	7	50	2	5	+5.4	+18.8	
3	Hamburg (DE)	=	104.5	114.4	113.5	120.6	126.0	68.0	52.2	120.2	12	26	61	0	1	-4.6	+15.0	
4	Amsterdam (NL)	=	89.9	88.3	90.9	93.1	97.1	64.5	34.3	98.8	44	43	0	1	11	+1.7	+9.9	
5	Algeciras (ES)	=	58.6	68.9	72.3	67.6	75.6	44.4	35.0	79.4	34	3	58	1	4	+4.9	+35.5	
6	Botas (TR)	+4	68.3	65.5	61.2	56.1	57.0	13.8	64.3	78.1	86	13	0	0	1	+37.0	+14.3	
7	Marseille (FR) (*)	-1	82.4	84.5	81.8	76.2	74.4	57.2	20.3	77.5	64	18	12	3	3	+4.1	-6.0	
8	Izmit (TR)	+1	53.8	55.0	60.6	60.7	58.6	47.1	17.0	64.2	39	33	16	0	12	+9.5	+19.3	
9	Le Havre (FR) (*)	-2	65.8	63.4	59.2	64.4	61.4	45.1	17.9	62.9	64	3	33	1	0	+2.5	-4.3	
10	Immingham (UK)	-2	54.0	57.2	60.1	62.6	59.4	43.6	15.5	59.1	36	32	3	27	2	-0.5	+9.4	
11	Valencia (ES)	=	53.1	54.2	54.2	53.5	55.0	26.2	31.3	57.6	7	5	74	2	12	+4.6	+8.4	
12	Bremerhaven (DE)	=	45.9	55.9	58.2	54.5	53.6	21.9	27.9	49.8	1	0	89	8	3	-7.3	+8.3	
13	Trieste (IT)	=	40.6	41.8	42.1	46.0	47.3	41.5	7.7	49.1	70	1	11	11	6	+4.0	+21.2	
14	Alliata (TR)	+3	37.4	37.6	42.6	39.5	42.0	31.9	16.5	48.4	50	35	11	0	4	+15.3	+29.5	
15	London (UK)	-1	48.1	48.8	43.7	43.2	44.5	38.3	7.1	45.4	26	31	22	17	4	+2.1	-5.5	
16	Bergen (NO)	=	49.8	52.3	54.6	51.8	42.1	10.5	33.1	43.6	91	6	0	0	2	+3.5	-12.5	
17	Genova (IT)	-2	41.4	42.4	42.5	40.8	43.4	28.0	15.5	43.4	35	3	44	18	1	+0.1	+4.8	
18	Sines (PT)	+8	24.7	24.9	27.4	34.6	35.1	25.6	15.6	41.2	52	14	33	0	0	+17.6	+66.7	
19	Riga (LV)	+2	29.1	32.9	34.8	34.0	39.8	4.1	35.3	39.4	27	57	10	0	6	-1.1	+35.5	
20	Piraeus (EL)	-2	13.1	23.5	35.2	40.2	41.4	19.6	18.7	38.3	1	1	87	11	0	-7.5	+193.5	
Total top 20 ports (*)			-	1 486.4	1 580.6	1 629.5	1 635.6	1 637.9	1 032.5	690.9	1 723.4	43	18	31	4	4	+5.2	+15.9
EEA+ME+TR (all ports) (*)			-	:	:	4 324.7	4 313.2	4 376.6	2 582.2	1 870.1	4 452.3	:	:	:	:	:	+1.7	:

Per quanto il **traffico passeggeri**, al primo posto il porto di **Dover** (13 milioni), seguito da Helsinki (11 milioni) e Stoccolma (9,8 milioni). Il primo dei porti italiani è Messina (all'undicesimo posto con 7 milioni) seguito da (Napoli con 6,4 milioni).

Rank 2015	Port	Sea	*	2010	2011	2012	2013	2014	2015			Growth rate	Growth rate		
				Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Total	2014-2015 (%)	2010-2015 (%)		
1	Dover (GB)	Atlantic	=	13 361	12 918	12 076	12 898	13 381	6 497	6 584	13 082	-2.2	-2.1		
2	Helsinki (FI)	Baltic	=	9 849	10 326	10 637	10 756	10 942	5 638	5 575	11 214	+2.5	+13.9		
3	Stockholm (SE)	Baltic	+1	9 147	9 184	9 108	8 889	9 933	5 004	4 882	9 887	-0.5	+8.1		
4	Calais (FR)	Atlantic	-1	10 237	10 063	9 345	10 372	10 703	4 911	4 846	9 757	-8.8	-4.7		
5	Tallinn (EE)	Baltic	=	7 523	8 043	8 417	8 727	9 098	4 631	4 667	9 299	+2.2	+23.6		
6	Piraeus (GR)	Mediterr.	=	10 944	9 182	7 918	7 704	8 136	4 259	3 910	8 169	+0.4	-25.4		
7	Helsingborg (SE)	Baltic	=	8 540	8 339	7 841	7 763	7 656	3 808	3 862	7 670	+0.2	-10.2		
8	Helsingor (Elsinore) (DK)	Baltic	+1	8 534	8 324	7 822	7 721	7 634	3 839	3 805	7 644	+0.1	-10.4		
9	Palaoukia Salamina (GR)	Mediterr.	+1	12 705	11 662	11 430	10 724	7 016	3 511	3 539	7 050	+0.5	-44.5		
10	Perama (GR)	Mediterr.	+1	12 705	11 662	11 430	10 724	7 016	3 539	3 511	7 050	+0.5	-44.5		
11	Messina (IT)	Mediterr.	+1	10 765	8 060	8 126	7 256	6 988	3 470	3 551	7 021	+0.5	-34.8		
12	Napoli (IT)	Mediterr.	-4	8 356	7 859	7 964	7 360	7 652	3 156	3 328	6 484	-15.3	-22.4		
13	Puttgarden (DE)	Baltic	+3	6 261	6 028	5 963	5 944	6 002	2 992	3 149	6 141	+2.3	-1.9		
14	Rodby (Faerøgehavn) (DK)	Baltic	+1	6 261	6 028	6 000	5 944	6 003	3 069	3 069	6 139	+2.3	-2.0		
15	Reggio Di Calabria (IT)	Mediterr.	-2	9 891	7 704	7 760	6 758	6 187	3 070	2 983	6 053	-2.2	-38.8		
16	Palma de Mallorca (ES)	Mediterr.	+2	4 496	4 610	4 292	4 756	4 939	2 856	2 796	5 652	+14.4	+25.7		
17	Algeciras (ES)	Mediterr.	=	4 663	4 504	4 849	4 812	5 386	2 790	2 737	5 527	+2.6	+18.5		
18	Cirkewwa (MT)	Mediterr.	+1	4 031	4 125	4 093	4 395	4 643	2 342	2 397	4 740	+2.1	+17.6		
	Mgarr-Gozo (MT)	Mediterr.	+1	4 031	4 125	4 093	4 395	4 643	2 397	2 342	4 740	+2.1	+17.6		
20	Capri (IT)	Mediterr.	-6	6 517	6 576	6 744	6 488	6 054	2 180	2 176	4 355	-28.1	-33.2		
Total top 20 ports (*)				-	-	168 897	159 501	155 907	154 537	150 012	73 960	73 711	147 670	-1.6	-12.6
EEA+ME+TR (all ports) (*)				-	-	:	:	406 835	410 693	403 779	203 798	201 948	405 746	+0.5	:

Per l'Italia, il Regolamento indica **14 porti della rete centrale** (Ancona, Augusta, Bari Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia) e **25 della rete globale** (Brindisi, Carloforte, Chioggia, Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, Gela, Golfo Aranci, La Maddalena, Marina di Carrara, Messina, Milazzo, Monfalcone, Olbia, Palau, Piombino, Porto Levante, Porto Torres, Portovesme, Reggio Calabria, Salerno, Savona, Siracusa e Trapani).

Di seguito le **rotte italiane** delle autostrade del mare:

Rotta	Tipo di servizio
Savona - Barcellona	Misto
Genova - Barcellona-Tangeri	Misto
Livorno - Barcellona-Tangeri	Misto
Livorno-Savona - Barcellona-Valencia (circ.)	Merci
Livorno - Bastia	Misto
Savona - Bastia	Misto
Napoli - Cagliari	Misto
Vado Ligure - Cagliari	Merci
Civitavecchia - Cagliari (via Arbatax 2)	Misto
Genova - Catania	Merci

Rotta	Tipo di servizio
Livorno - Catania	Merci
Napoli - Catania	Misto
Ravenna-Brindisi - Catania	Merci
Salerno - Catania	Merci
Genova - Catania-Malta	Merci
Genova-Livorno - Catania-Malta	Merci
Genova - Catania-Patrasso-Bar	Merci
Ancona - Igoumenitsa-Patrasso	Misto
Brindisi - Igoumenitsa-Patrasso	Merci
Trieste-Ancona - Igoumenitsa-Patrasso	Misto
Trieste-Ancona-Ravenna - Igoumenitsa-Patrasso	Misto
Salerno - Malta	Merci
Salerno - Messina	Misto
Civitavecchia - Olbia	Misto
Livorno - Olbia	Merci
Piombino - Olbia	Merci
Genova - Olbia-Arbatax	Misto
Cagliari - Palermo	Misto
Genova - Palermo	Misto
Genova-Livorno - Palermo	Merci
Napoli - Palermo	Misto
Civitavecchia - Palermo-Tunisi	Misto
Trieste-Marghera-Ravenna - Patrasso	Merci
Genova - Porto Torres	Misto
Civitavecchia - Porto Torres-Barcellona	Misto
Salerno - Palermo-Tunisi	Misto
Civitavecchia - Tunisi	Misto
Genova - Tunisi	Misto
Civitavecchia - Termini Imerese	Misto
Salerno-Cagliari - Valencia	Merci
Livorno-Savona - Valencia (circ.)	Merci

**MOVIMENTI IN PRINCIPALI PORTI ITALIANI
ANNO 2016**

PORTO	A	B	C				A+B+C	E	F
	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie				TOTALE	TEU'S	Passengeri
			In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale		Totale	Totale
(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	numero	numero	
Savona-Vado	7.152,722	1.454,506	370,282	2.840,737	925,967	4.136,986	12.744,214	54.594	1.219.396
Genova	14.582,780	3.651,167	22.377,403	8.594,711	623,524	31.595,638	49.829,585	2.297.917	3.110.432
La Spezia	749,012	1.241,419	12.114,254	-	82,258	12.196,512	14.186,943	1.272.425	507.531
Marina di Carrara	-	272,912	697,640	-	918,348	1.615,988	1.888,900	32.780	13.069
Livorno	8.362,816	831,615	9.196,116	12.413,062	2.012,242	23.621,420	32.815,851	800.475	3.283.841
Piombino (1)	36,800	1.666,263	-	4.362,082	15,919	4.378,001	6.081,064	-	6.314.038
Civitavecchia	655,186	5.353,145	615,146	4.778,668	72,796	5.466,610	11.474,941	74.208	4.120.183
Fiumicino	3.412,717	-	-	-	-	-	3.412,717	-	-
Gaeta	1.260,808	601,682	-	-	56,860	56,860	1.919,350	-	1.876
Napoli	5.224,316	6.103,835	5.164,676	5.903,741	-	11.068,417	22.396,568	483.481	7.868.476
Salerno	-	119,943	5.008,303	6.947,049	1.073,308	13.028,660	13.148,603	388.572	660.139
Gioia Tauro	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	2.762.000	nd
Taranto	5.534,334	13.736,469	4,164	19,983	5.373,896	5.398,043	24.668,846	375	-
Brindisi	2.624,623	4.110,409	535,662	2.725,325	84,244	3.345,231	10.080,263	1.857	538.639
Bari	-	2.039,964	744,846	2.790,874	28,717	3.564,437	5.604,401	71.593	1.521.588
Barletta	349,149	449,317	-	-	33,649	33,649	832,115	-	-
Monopoli	119,677	163,122	-	-	-	-	282,799	-	145
Ancona	5.025,241	438,166	1.240,347	2.236,749	-	3.477,096	8.940,503	185.846	1.005.079
Ravenna	4.339,528	10.734,033	2.563,399	1.876,677	6.449,127	10.889,203	25.962,764	234.511	47.715
Chioggia	-	1.764,077	-	-	-	-	1.764,077	-	213
Venezia	9.031,737	7.118,110	5.614,737	1.052,207	2.427,027	9.093,971	25.243,818	605.875	1.777.399
Portonogaro	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Monfalcone	-	3.372,082	-	275,585	988,207	1.263,792	4.635,874	980	222
Trieste	42.756,341	1.967,984	5.384,517	8.460,376	667,975	14.512,868	59.237,193	486.499	199.372
Messina-Milazzo	16.578,453	294,475	-	5.943,203	-	5.943,203	22.816,131	-	8.115.793
Catania	12,880	342,275	497,986	7.018,110	12,406	7.528,502	7.883,657	49.198	243.746
Augusta	25.183,088	816,212	-	-	-	-	25.999,300	-	-
Palermo-Termini Imerese	496,029	256,172	127,470	5.846,162	-	5.973,632	6.725,833	12.160	1.921.933
Cagliari-Sarroch	26.743,264	801,920	8.452,226	3.974,366	48,476	12.475,068	40.020,252	723.037	580.730
Olbia-Golfo Aranci-P.Torres	495,707	1.031,703	-	5.794,779	-	5.794,779	7.322,189	-	4.639.943
TOTALE	180.727,208	70.732,977	80.709,174	93.854,446	21.894,946	196.458,566	447.918,751	10.538.383	47.691.498

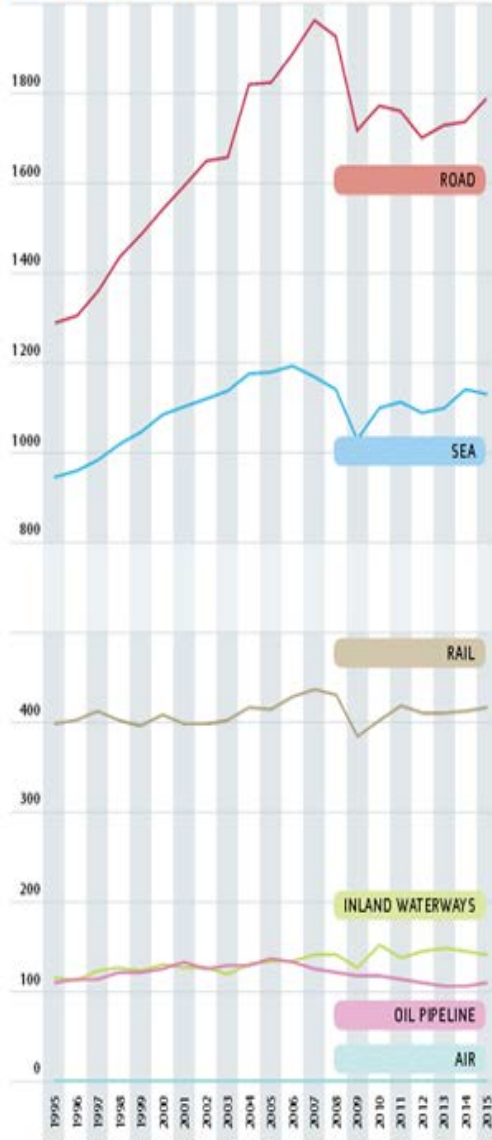
(1) - Comprende i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati di A.P. e A.S.P.O.

I grafici e le tabelle seguenti mostrano le **quote modali delle diverse tipologie di trasporto per le merci e per i passeggeri**, da cui emerge l'importanza del trasporto marittimo relativamente al settore merci (*Fonte: Commissione europea, statistical pocketbook 2017, Mobility and transport*).

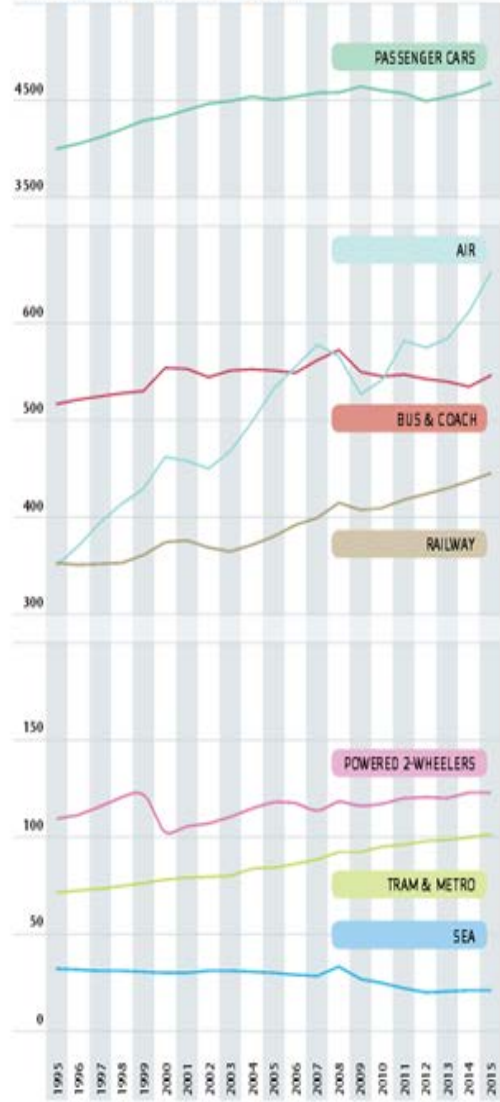
EU-28 Performance for Freight Transport 1995-2015 - BY MODE 2.2.1

billion tonne-kilometres (tkm)



EU-28 Performance for Passenger Transport 1995-2015 - BY MODE 2.3.1

billion passenger-kilometres (pkm)



IL FINANZIAMENTO DEL PROGETTO TEN-T

Secondo le stime della Commissione europea, per il periodo 2010-2030 sono necessari **1.500 miliardi** di euro di investimenti nei trasporti europei per affrontare l'aumento previsto della domanda. La Commissione stima che il fabbisogno di investimenti per la realizzazione dei **solli corridoi** della rete centrale nel periodo 2014-2030 sia pari a più di **700 miliardi di euro per circa 2.500** progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto sia nei territori sia attraverso le frontiere degli Stati membri stessi (progetti transfrontalieri). **Entro il 2020** sarà necessario investire **500 miliardi** di euro nell'intera rete TEN-T, dei quali 250 miliardi di euro nell'infrastruttura della rete centrale TEN-T.

Sebbene il fabbisogno dell'infrastruttura di trasporto si stima sia pari a 1.300 miliardi l'anno a livello mondiale e a circa **130 miliardi di euro l'anno a livello europeo**, i livelli di investimento medi nell'UE sono **nettamente al di sotto dei 100 miliardi** dall'inizio della crisi.

Investire nelle infrastrutture è di fondamentale importanza per la crescita del PIL. Secondo il **Fondo monetario internazionale** (FMI) un aumento del 1% della spesa per infrastrutture provoca un aumento del livello di produzione dello 0,4% nello stesso anno e dell'1,5% dopo quattro anni. Qualora un paese pianifichi e realizzi correttamente le proprie infrastrutture, il rendimento è ancor maggiore, sino al 2,6% in quattro anni.

Nel **periodo 2014-2020** è previsto un notevole sostegno finanziario dell'UE, in particolare a favore di progetti di investimento nelle regioni e negli Stati membri meno sviluppati e di progetti di investimento di interesse comune e di valore aggiunto europeo.

Il **Connecting Europe facility** (CEF), con una dotazione di **24,05 miliardi di euro**, di cui **11,3 miliardi** di euro riservati ai paesi che possono beneficiare del Fondo di coesione (gli Stati con PIL pro capite inferiore al 90% della media UE-27; l'Italia quindi non potrà beneficiarne), è stato istituito per sostenere progetti relativi alla rete centrale TEN-T o correlati a priorità orizzontali, come ad esempio la realizzazione dell'ERTMS.

Il sostegno finanziario assume prevalentemente due forme:

- **sovvenzioni**, vale a dire investimenti non rimborsabili dal bilancio dell'UE, attuati attraverso la procedura di gara degli inviti a presentare proposte (calls for proposal);
- **contribuzioni** dell'UE a strumenti finanziari innovativi, sviluppati insieme a istituzioni finanziarie come la **Banca europea degli investimenti** (Loan Guarantee for TEN-T, Marguerite Fund, project bond initiative).

Il *Loan Guarantee for Transport Projects (LGTT)* è lo strumento di garanzia dei prestiti nato per consentire una maggiore partecipazione del settore privato al finanziamento dei progetti relativi alle reti transeuropee che presentano un elevato rischio finanziario nella fase operativa iniziale.

Il **Marguerite Fund** (European Fund for Energy, Climate Change and Infrastructure) è stato istituito nel 2010 con il sostegno di sei grandi istituzioni finanziarie pubbliche europee e della Commissione europea, con l'impegno ad investire 710 milioni di euro in progetti infrastrutturali ad alta intensità di capitale all'interno dell'UE. Nel 2017 è stato lanciato il fondo successore, **Marguerite II**, che persegue gli stessi obiettivi. La Banca europea per gli investimenti ha impegnato 200 milioni di euro, di cui 100 milioni garantiti dal Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), oltre a 100 milioni ciascuno provenienti da cinque banche nazionali di promozione allo sviluppo, portando a 700 milioni di euro gli impegni totali.

L'iniziativa sui **project bond** è stata attivata allo scopo di creare un mercato di capitali di debito come fonte addizionale di finanziamento di progetti infrastrutturali e stimolare gli investimenti nelle infrastrutture nel settore dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni. La fase pilota, gestita dalla BEI, beneficia di un **finanziamento di 230 milioni di euro** ed è volta a incoraggiare **interventi privati fino a 4 miliardi di euro**.

Oltre al CEF sono stati programmati circa **70 miliardi** di euro di cofinanziamento dal **Fondo di coesione (FC)** e dal **Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)**, dei quali **34 miliardi** di euro per l'infrastruttura TEN-T e **36 miliardi** di euro per i progetti di investimento nei trasporti intesi a connettere o integrare progetti TEN-T.

Da **Horizon 2020** sono assegnati **6,3 miliardi** di euro per finanziare progetti di ricerca e innovazione nel settore dei trasporti.

Infine, per colmare la carenza di investimenti nei trasporti è possibile ricorrere al sostegno del **Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS)**. Il sostegno del FEIS può essere associato a sovvenzioni del meccanismo per collegare l'Europa (CEF), di Horizon 2020 e dei Fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE).

Per quanto riguarda la **mobilitazione delle risorse nazionali**, il cofinanziamento dell'UE per i progetti riguardanti le infrastrutture di

trasporto, che va dal 20% all'85%, deve essere associato ad altri fondi, spesso erogati dalle risorse nazionali degli Stati membri. Di conseguenza, per beneficiare dei finanziamenti dell'UE, gli Stati membri stanziavano notevoli risorse dal bilancio nazionale. Ad esempio, nel periodo 2014-2015, i **2,1 miliardi** di euro investiti dalla **dotazione CEF/TEN-T** sono stati cofinanziati con oltre **6 miliardi di euro** di investimenti da altre fonti, in particolare dai bilanci nazionali degli Stati membri.

Stato di attuazione: progressi negli investimenti sostenuti dal cofinanziamento dell'UE

Dall'**ultima relazione biennale 2017** della **Commissione europea (COM(2017)327)**, riferita al **biennio 2014-2015**, risulta che gli **investimenti totali** effettuati dalle **istituzioni dell'UE** nelle infrastrutture della rete centrale e globale TEN-T, a partire da **fonti finanziarie proprie** (ossia TEN-T/CEF, FESR/FC e prestiti BEI), ammontano a **30,67 miliardi di euro** nei 28 Stati membri.

In aggiunta, secondo la relazione, sono stati assegnati circa **1,1 miliardi di euro** di assistenza finanziaria dell'UE mediante **convenzioni di sovvenzione per progetti di studi**, di cui circa **931,5 milioni di euro** stanziati a titolo del **CEF-Trasporti** e **160,1 milioni di euro** nell'ambito del programma TEN-T. Inoltre, nell'ambito di **Horizon 2020**, sono stati assegnati **512,9 milioni di euro** a **progetti di ricerca** nel settore dei trasporti.

Il **volume d'investimento più elevato** in proporzione rispetto all'insieme delle sovvenzioni (TEN-T/CEF e FESR + FC, pari a **16,98 miliardi di euro**) è stato registrato per le **ferrovie**, che hanno assorbito il **51,5%** della spesa totale dell'UE destinata alla rete TEN-T. La quota di investimento nelle **infrastrutture stradali** è stata del **30,6%** della spesa totale, seguita da **porti e autostrade del mare** con il **9,2%**, **aeroporti** con il **5,5%** (SESAR incluso), **infrastrutture multimodali** con il **2,1%** e **vie navigabili interne** con l'**1,1%**.

Nella relazione si evidenzia in particolare che **l'infrastruttura di trasporto TEN-T** ha raggiunto, in termini di **conformità** ai requisiti del regolamento TEN-T, **percentuali tra il 75% e il 100%** per la **metà** degli indicatori disponibili al momento, mentre per la **restante metà** è ancora **inferiore al 75%**. Di seguito, si riportano alcuni dei livelli di conformità raggiunta nei diversi settori:

- **ferrovie: l'elettrificazione** copre circa l'**81%** della rete TEN-T (81,3% per la rete centrale e 80,6% per la rete globale) ed è **conforme** ai requisiti TEN-T, mentre l'**ERTMS**²⁰ è risultato **operativo soltanto sul 9,5% delle tratte** dei corridoi della rete centrale alla fine del 2015, il che indica l'evidente necessità di ulteriori investimenti;
- **strade:** il principale indicatore calcolato è il **totale di chilometri conforme** alla tipologia stradale di superstrade o autostrade. In base ai risultati, il **74,5%** della **rete centrale** è conforme alle norme, mentre soltanto il **58,1%** delle strade della **rete globale** rispetta i requisiti;
- **vie navigabili interne,** la **rete centrale** presenta un tasso di conformità del **95%** per i requisiti del Sistema europeo di classificazione delle vie navigabili (CEMT), del 79,6% per l'attuazione dei servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) e del 68% in termini di pescaggio autorizzato;
- **porti marittimi:** l'indicatore relativo ai collegamenti con l'infrastruttura ferroviaria indica il pieno rispetto dei requisiti TEN-T. Tuttavia, secondo la relazione sono necessari miglioramenti al fine di **accrescere la capacità del trasporto di merci**. Il tasso di connessione alle vie navigabili interne è del 46% per la rete centrale e del 9% per la rete globale;
- **aeroporti: 23 dei 38 aeroporti centrali (60,5%)** sono già collegati al sistema ferroviario.

²⁰ ERTMS-European Rail Traffic Management System è il sistema che consente la circolazione di treni di diversa nazionalità, sulla base di informazioni comuni, definite con un linguaggio comune, gestite con componenti interoperabili comuni a terra e a bordo.

RETI TEN-T- LA SITUAZIONE IN ITALIA E I FINANZIAMENTI (A CURA DEL SERVIZIO STUDI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI)

La **pianificazione nazionale delle risorse per le infrastrutture TEN-T** si è oramai allineata a quella europea, anche in relazione alla necessità, prevista negli articoli 170-172 del Trattato sul funzionamento dell'UE, che gli Stati membri coordinino tra loro, in collegamento con la Commissione, le politiche svolte a livello nazionale e di conseguenza che i finanziamenti rientrino nel quadro di Piani strategici e strumenti di pianificazione definiti a livello nazionale.

I più recenti strumenti di pianificazione nazionale sono:

- il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020;
- il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL);
- il Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS);
- il documento MIT "Connettere l'Italia - Strategie per le infrastrutture di Trasporto e Logistica"(2016);
- l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015 e l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali";
- il Decreto legislativo 4/8/2016 n.169 di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali;
- il Piano Nazionale degli Aeroporti;
- i Contratti di Programma MIT-RFI e MIT-ANAS;
- la Direttiva 2014/94/UE, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

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. **L'attuazione finanziaria**

degli interventi nel settore dei trasporti transeuropei (*Connecting Europe Facility* -CEF) è affidata dal 2014 ad un'apposita **Agenzia esecutiva** della Commissione UE, denominata "*Innovation and Networks Executive Agency* (*INEA*)", che attualmente gestisce fondi per i **progetti CEF** destinati al settore dei trasporti nel periodo 2014-2020.

I finanziamenti europei CEF per i progetti italiani TEN-T

Il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** ha partecipato ai **bandi europei** relativi ai progetti TEN-T: per i bandi emanati nel 2014, è stata presentata il 26 febbraio **2015** alla Commissione europea una richiesta di finanziamento per 71 **progetti italiani**, dei quali ne sono stati **approvati 31** per circa **1,24 miliardi di euro di contributi europei**. Nel **2015** sono stati pubblicati due ulteriori bandi nell'ambito dei quali **12 progetti** sono stati selezionati per l'Italia, con un contributo accordato pari a 91,4 milioni di euro. In relazione ai **bandi 2016** l'Italia ha presentato 35 proposte progettuali, di cui 13 risultano aggiudicate per un contributo CEF pari a 114,1 milioni di euro, attualmente in fase di sottoscrizione dei relativi Grant Agreement.

L'8 febbraio 2017 è stato lanciato il bando europeo CEF *Transport Blending* 2017, le cui procedure sono in corso di svolgimento, che prevede per la prima volta la combinazione di fondi, di strumenti finanziari innovativi e *grants* (fondo perduto).

Per aggiornamenti sui bandi e sui progetti si può consultare la parte del [sito INEA](#) relativa all'Italia.

I finanziamenti del PON 2014-2020

Ai finanziamenti europei CEF si aggiungono, col meccanismo del **cofinanziamento**, i **fondi nazionali** di cofinanziamento degli stanziamenti europei del Fondo di Coesione (FC) e del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR).

La Commissione europea ha approvato il 29 luglio 2015 il **Programma Operativo Infrastrutture e Reti dell'Italia (PON Reti 2014-2020)**, la cui dotazione di bilancio ammonta a **1,843 miliardi di euro**, di cui **1,382 miliardi di euro** provengono dal [Fondo europeo di sviluppo regionale \(FESR\)](#) ed il **25%** dal **cofinanziamento nazionale**, di **460 milioni** circa, come stabilito dall'Accordo di partenariato.

Il **PON Infrastrutture e Reti** è gestito dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, che lo ha pubblicato il 2 settembre 2015 e si colloca nell'Obiettivo tematico 7 "Mobilità sostenibile di persone e merci" dell'Accordo di partenariato 2014-2020. La finalità principale del Programma è la promozione di sistemi di trasporto sostenibili e l'eliminazione delle strozzature nelle principali infrastrutture di rete, attraverso il finanziamento di **progetti collocati in 5 regioni del Sud Italia**: Campania, Calabria, Sicilia, Puglia e Basilicata, ovvero nelle Regioni "Obiettivo Convergenza", quelle per le quali la politica dell'UE punta ad investire al fine di portarle a convergere verso i parametri socio-economici della media del resto dell'Unione. Il programma prevede investimenti in tre settori: le infrastrutture ferroviarie, le infrastrutture portuali e i sistemi di trasporto intelligenti ed in particolare si concentrerà sulla priorità degli **investimenti nella RETE TENT** con un finanziamento totale di 1.095 milioni di euro pari al 62% del bilancio del programma.

Il **CIPE con Delibera n. 58 del 1 dicembre 2016** ha approvato il **Programma di azione e coesione complementare al PON «Infrastrutture e reti» 2014-2020** relativo al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, assegnando **risorse** complessive di **670,448 milioni di euro**, tra cui 180 mln di euro per progetti infrastrutturali e ferroviari, 80,392 mln per la digitalizzazione della logistica e 170 mln per i Green Ports.

Altri finanziamenti nazionali

Il **Ministero delle infrastrutture e trasporti** ha redatto il **Piano Operativo del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC)** per il periodo **2014-2020**, il cui utilizzo è disciplinato dal comma 703 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, che dà attuazione alla **Delibera CIPE n. 25 del 10 agosto 2016**. Esso prevede specifici **Piani operativi per ciascuna area tematica nazionale**.

L'area tematica **infrastrutture** comprende i seguenti interventi e stanziamenti (*mln di euro*):

Settore stradale	6.065,00
Settore ferroviario	2.137,00
Settore metropolitane	1.560,00

Sicurezza ferro	300,00
Dighe	294,00
Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale	1.000,00
Altri settori	143,00

L'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (legge di Bilancio 2017), ha recentemente istituito il Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, che è stato poi ripartito con DPCM 21 luglio 2017.

Si ricorda anche che il **Decreto legge “Sblocca Italia”**(art. 3 del D.L. n. 133/2014), per consentire la continuità dei cantieri in corso o il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, aveva già provveduto a destinare **3.890 milioni di euro** su un apposito **Fondo (cd. "sblocca cantieri")** istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il periodo 2014-2020, la cui destinazione è stabilita da decreti interministeriali. Il comma 12-*bis* dell'art. 3, aveva poi autorizzato la spesa di 487.000 € per il 2014 per il completamento degli interventi infrastrutturali di viabilità stradale necessari a garantire l'integrale attuazione della Convenzione tra l'Italia e la Francia, conclusa a Roma il 24 giugno 1970 di cui all'articolo 1, comma 452, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 riguardante il tratto situato in territorio francese della **linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia**.

Il **CIPE** è intervenuto anche nel **2017** con una serie di delibere che hanno concretamente approvato i finanziamenti ed i progetti infrastrutturali a valere sulle risorse disponibili.

Con **Delibera 3 marzo 2017** il **CIPE** ha approvato il progetto definitivo del Lotto 1 della Ferrovia Fortezza-Ponte Gardena, **dell'Asse ferroviario Monaco-Verona**: accesso sud alla Galleria di base del Brennero.

Con la **Delibera n. 50 del 10 luglio 2017** è stato approvato il **cofinanziamento nazionale di 800 mln di euro** delle risorse addizionali europee derivanti dalla revisione di medio periodo del **quadro finanziario pluriennale del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020**.

Con altre **Delibere del 10 luglio 2017** sono stati approvati i Programmi Operativi complementari delle regioni Campania e Sicilia e interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa.

La linea ferroviaria Torino Lione

Il **Progetto definitivo** per la realizzazione della **linea Alta Velocità Torino–Lione**, collocata nel Corridoio "Mediterraneo", è stato approvato dal **CIPE con delibera del 20 febbraio 2015** ed il 23 gennaio 2015 è avvenuta la costituzione del nuovo soggetto Promotore pubblico, la società Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT Sas), responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura. Il **24 febbraio 2015** è stato firmato a Parigi l'**Accordo tra Italia e Francia per avviare la realizzazione dei lavori definitivi della linea** ad alta velocità Torino-Lione. Tale Accordo, integrato dal protocollo addizionale che recepisce la certificazione dei costi e il Regolamento dei contratti, è stato sottoposto ai Parlamenti italiano e francese. Il disegno di legge di **ratifica dell'Accordo e degli annessi Protocolli** è stato definitivamente approvato dal Parlamento con la [legge 5 gennaio 2017, n. 1](#).

Il **progetto definitivo approvato dal CIPE** riguarda la parte comune italo-francese, in particolare la tratta in territorio italiano della sezione transfrontaliera. La sezione transfrontaliera sarà collocata in territorio italiano per circa 17 km, di cui 12,5 in galleria, dalla frontiera fino a Bussoleno (Susa), e include il Tunnel di base, il Nodo di Susa, il tunnel dell'interconnessione alla linea storica Torino-Modane di 2,1 km e l'interconnessione all'entrata della stazione di Bussoleno.

Il **costo** complessivo certificato dell'intera **sezione transfrontaliera**, secondo quanto riportato nell'accordo è di circa **8,3 miliardi di euro**, a valori 2012, **da ripartire tra Francia, Italia e UE**. La ripartizione dei costi tra Italia e Francia prevede un **contributo dell'Italia** del **57,9%** circa e della **Francia** del **42,1%** circa, al netto del contributo UE e della quota finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, fino alla concorrenza dei costi certificati. La parte eccedente sarà divisa in parti uguali.

Con riferimento alla sezione italiana è stata inviata il 26 febbraio 2015, alla Commissione UE, la domanda per il **contributo europeo**, relativo all'Italia, nell'ambito della prima tranche dei bandi infrastrutturali 2014 per le reti TEN-T. L'agenzia incaricata dalla Commissione Europea di esaminare i progetti di trasporto ha proposto il 29 giugno 2015 il finanziamento, operativo dal 10 luglio, della sezione transfrontaliera della Torino-Lione al 41,08% per i lavori da ultimare entro il 2019. Si tratta di un contributo europeo di 813.781.900 euro di fondi del "*Connecting Europe*

Facility" per la prima fase dei lavori. Il contributo europeo consente di ridurre il costo a carico dell'Italia, relativo alle opere in territorio italiano, stimato originariamente in circa 1,6 miliardi, a meno di 900 milioni di euro.

Con il **DL n. 50 del 2017** (articolo 47, comma 9) sono state autorizzate le **attività propedeutiche all'avvio dei lavori relativi alla sezione transfrontaliera** della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ponendo i relativi **oneri a carico delle risorse stanziato** dall'art. 1, comma 208, della L. 228/2012.

QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO

Il **quarto pacchetto ferroviario** comprende **sei provvedimenti legislativi** volti a completare il **mercato unico dei servizi ferroviari** (spazio ferroviario europeo unico) e a rendere il settore ferroviario più competitivo rispetto ad altre modalità di trasporto. Esso comprende **due pilastri: tecnico**²¹ (adottato dal Parlamento europeo e dal Consiglio nell'aprile 2016) e **mercato**²² (adottato nel dicembre 2016).

Con riferimento al **pilastro tecnico**, le norme prevedono una modifica al regolamento sull'**Agenzia ferroviaria europea (ERA)** e una rifusione delle direttive sull'**interoperabilità** e la **sicurezza** del sistema ferroviario dell'UE. L'obiettivo principale delle norme è **ridurre i costi amministrativi** per gli operatori del trasporto ferroviario e **agevolare l'ingresso di nuovi operatori** nel mercato ferroviario. In particolare, l'**Agenzia ferroviaria europea (ERA)** diventa **l'unico organismo responsabile (one stop shop)** per il rilascio di **autorizzazioni** relative all'immissione sul mercato di veicoli ferroviari e di **certificati di sicurezza** in tutta l'UE, in precedenza rilasciati dagli Stati membri.

Con riferimento al **pilastro mercato**, l'obiettivo principale delle norme è incrementare la concorrenza nel settore ferroviario in modo da offrire servizi ferroviari migliori, economicamente più accessibili ed efficienti in termini di costi. In particolare, le nuove norme intendono **rafforzare il ruolo e l'indipendenza dei gestori delle infrastrutture**, affidando loro il controllo di tutte le funzioni attinenti alla rete ferroviaria riguardanti lo sviluppo, l'operatività e la manutenzione, **senza tuttavia introdurre una netta separazione (unbundling) tra i gestori delle infrastrutture e gli operatori dei servizi di trasporto ferroviario**, come era nelle intenzioni iniziali della Commissione europea.

²¹ Regolamento (UE) [2016/796](#) che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004; direttiva (UE) [2016/797](#) relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea; direttiva (UE) [2016/798](#) sulla sicurezza delle ferrovie.

²² • Regolamento (UE) [2016/2338](#) che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri; direttiva (UE) [2016/2370](#) che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria; regolamento (UE) [2016/2337](#) che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie.

Tra le principali innovazioni vi sono le seguenti:

- il **gestore dell'infrastruttura** deve essere organizzato in un **organismo giuridicamente distinto** da qualsiasi impresa ferroviaria o società *holding* e da qualsiasi altra entità giuridica inserita in un'impresa a integrazione verticale;
- l'introduzione di un requisito in materia di **trasparenza finanziaria**, in base al quale il gestore dell'infrastruttura può utilizzare le **entrate derivanti dalla gestione della rete dell'infrastruttura** comportanti **fondi pubblici soltanto per finanziare la propria attività, gestione e rimborso dei prestiti**, e non può concedere, direttamente o indirettamente, prestiti alle imprese ferroviarie;
- i gestori dell'infrastruttura partecipano e cooperano in una **rete** al fine di sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'UE, in particolare per assicurare l'attuazione della **rete transeuropea di trasporto**, inclusi i corridoi della rete centrale, i corridoi merci ferroviari e il piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS);
- la concessione del **diritto di accesso ai mercati nazionali** di trasporto di passeggeri a **tutti gli operatori ferroviari dell'UE** (dal **2019**);
- la **procedura di gara d'appalto** diventa la norma per quanto concerne l'**aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico (CSP)**, che rappresentano la più ampia quota di servizi ferroviari per passeggeri nell'Unione (dal **2023**);
- l'**aggiudicazione diretta**²³ continuerà ad essere ammessa laddove migliori la qualità del servizio o l'efficienza in termini di costi. A tal fine, ogni contratto aggiudicato direttamente includerà obiettivi di efficacia e qualità, che contemplano, ad esempio, la puntualità e la frequenza dei treni;

²³ Per i contratti il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 euro o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7.500.000 euro; oppure che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario, inferiore a 500.000 chilometri l'anno.

- per facilitare l'uso di diversi mezzi di trasporto gestiti da uno o più operatori su una stessa tratta, gli Stati membri hanno la facoltà di imporre alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un **servizio comune d'informazione** e a un **sistema integrato di emissione di biglietti cumulativi**;
- la garanzia agli operatori di condizioni di accesso effettivo e non discriminatorio a **materiale rotabile idoneo** per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico.

*L'8 ottobre 2014 la **IX Commissione (Trasporti)** della Camera dei deputati aveva concluso l'esame in fase ascendente delle proposte legislative contenute nel quarto pacchetto adottando un [documento finale](#), nel quale aveva espresso una valutazione favorevole con alcune **osservazioni** (alcune delle quali recepite nei testi approvati): per quanto concerne il **pilastro tecnico**, assicurare che il rapporto tra l'Agenzia ferroviaria europea e le agenzie nazionali, in particolare quelle competenti in materia di sicurezza, sia ispirato alla massima funzionalità e cooperazione, con il **coinvolgimento delle agenzie nazionali in una fase preventiva**; per quanto concerne il **pilastro mercato**, mantenere la tempistica prevista dalla Commissione europea, che fissava al 2019 la data per la liberalizzazione dell'affidamento nei servizi passeggeri, che il Parlamento europeo aveva proposto di posticipare al 2022; inserire una **clausola di reciprocità** diretta ad evitare che imprese che abbiano sede legale in uno Stato membro che non abbia proceduto al suo interno alla liberalizzazione possano competere nei mercati di altri Stati membri che siano più aperti, in modo da evitare asimmetrie; **mantenere il modello di holding** per le imprese operanti nel settore, a condizione che si stabiliscano regole certe e vincoli chiari per quanto riguarda la trasparenza dei rapporti finanziari tra le diverse società che esercitano il servizio di trasporto e la gestione della infrastruttura ferroviaria.*

*Nella seduta del 21 ottobre 2014 era stata inoltre approvata una **Risoluzione dell'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato** ([doc. XVIII n. 75](#)), con la quale si esprimeva, per quanto di competenza, parere essenzialmente favorevole. Veniva in particolare sottolineato come **l'intera proposta del Quarto pacchetto ferroviario fosse condivisibile e meritevole di sostegno** e che tale pacchetto legislativo "costituisce un essenziale sostegno al miglioramento del sistema ferroviario comunitario e italiano contribuendo in modo significativo, nel*

caso di quest'ultimo, a rimuovere gli ostacoli che in questi anni hanno impedito la nascita di un vero mercato aperto e contendibile del trasporto ferroviario". Si osservava tuttavia come il complesso delle regole proposte risentisse ancora delle notevoli resistenze, diffuse in tutti i Paesi membri, alla statuizione di un quadro regolatorio che organizzi un mercato europeo del trasporto ferroviario effettivamente unico ed aperto alla concorrenza, soprattutto con riferimento alla proposta (COM(2013)29), riguardante lo spazio ferroviario europeo unico (apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e governance dell'infrastruttura ferroviaria). Evidenziava quindi che l'Italia, in qualità di Presidente di turno dell'Unione europea, si era fortemente impegnata per favorire il raggiungimento di un accordo, al fine di assicurare una positiva e rapida conclusione della procedura.

La **legge di delegazione europea 2016-2017** ([legge n. 163 del 2017](#)), ha previsto il **recepimento** della direttiva [2016/797](#), sull'**interoperabilità** del sistema ferroviario, della direttiva [2016/798](#), sulla **sicurezza** del sistema ferroviario, e della direttiva [2016/2370](#), relativo all'**apertura del mercato** dei servizi di trasporto ferroviario.

Quinta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

In base all'ultima relazione presentata dalla Commissione europea sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario²⁴, si evidenziano i seguenti dati.

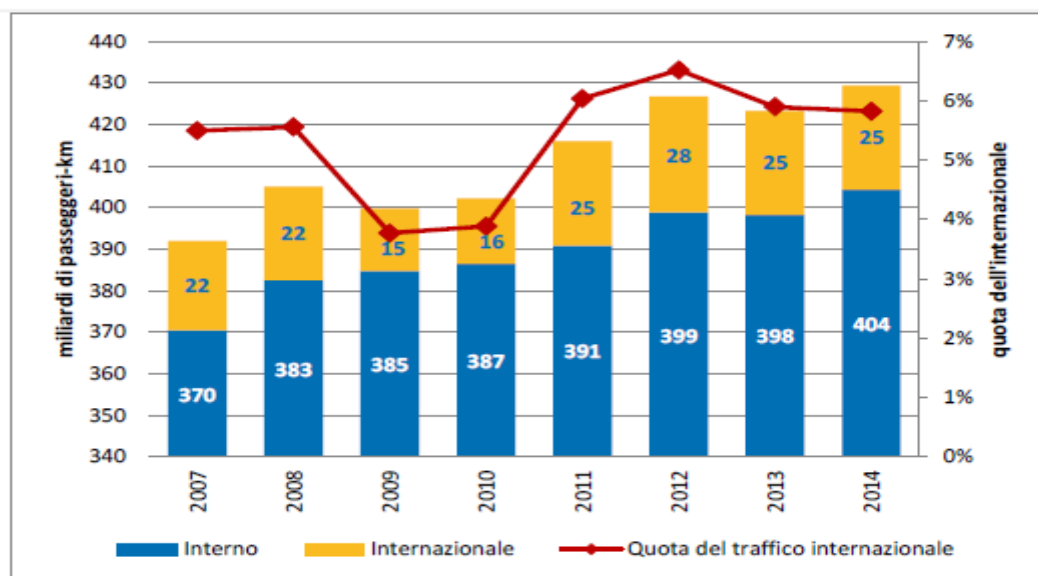
L'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari

Per effetto della crisi economica i volumi di merci trasportate su rotaia in tonnellate-km sono **calati pesantemente nel 2009**, il punto più basso della crisi economica, e non hanno ancora pienamente recuperato. La crisi economica, al contrario, non ha inciso nella stessa misura sui **volumi di passeggeri trasportati** su rotaia.

²⁴ (COM(2016)780)

Il traffico passeggeri

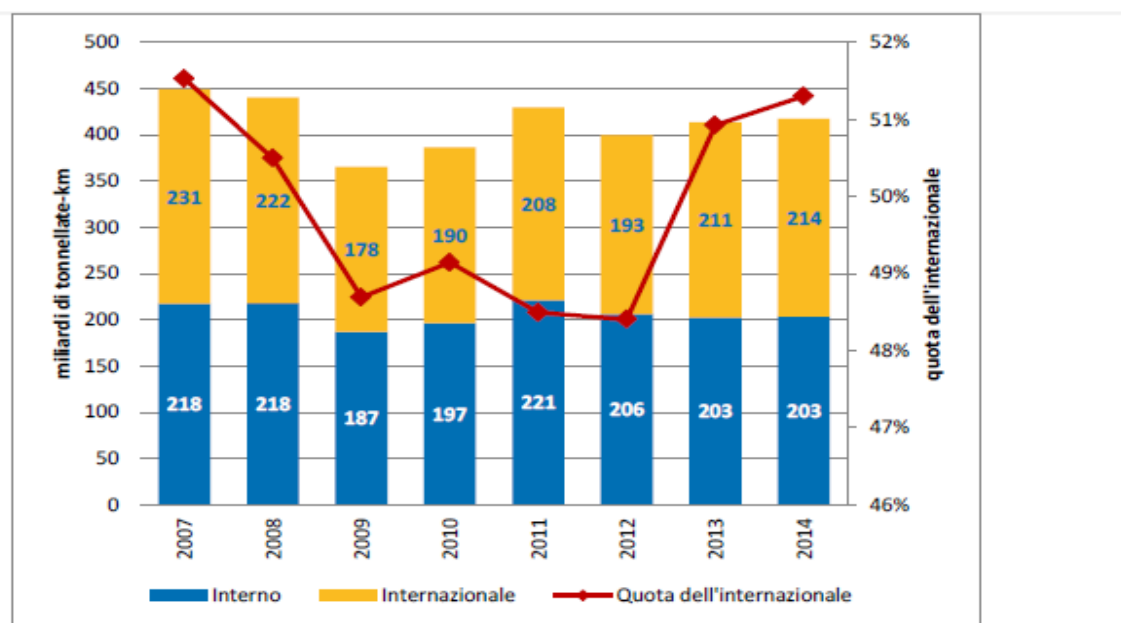
Figura 1 – Evoluzione dei volumi del traffico ferroviario passeggeri



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato ferroviario

Il traffico merci

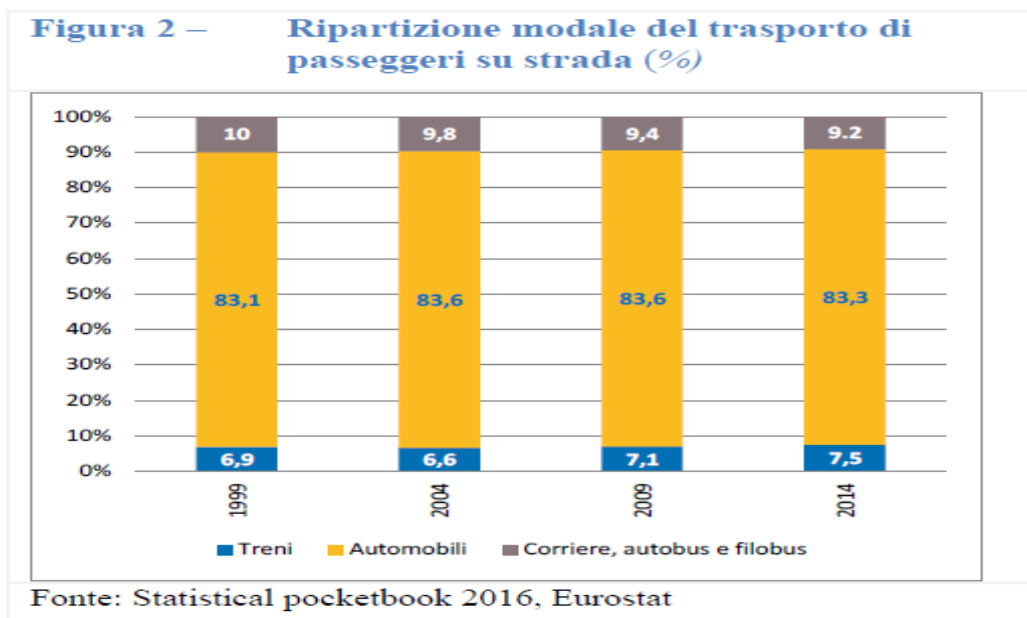
Figura 3 – Evoluzione dei volumi del traffico ferroviario merci



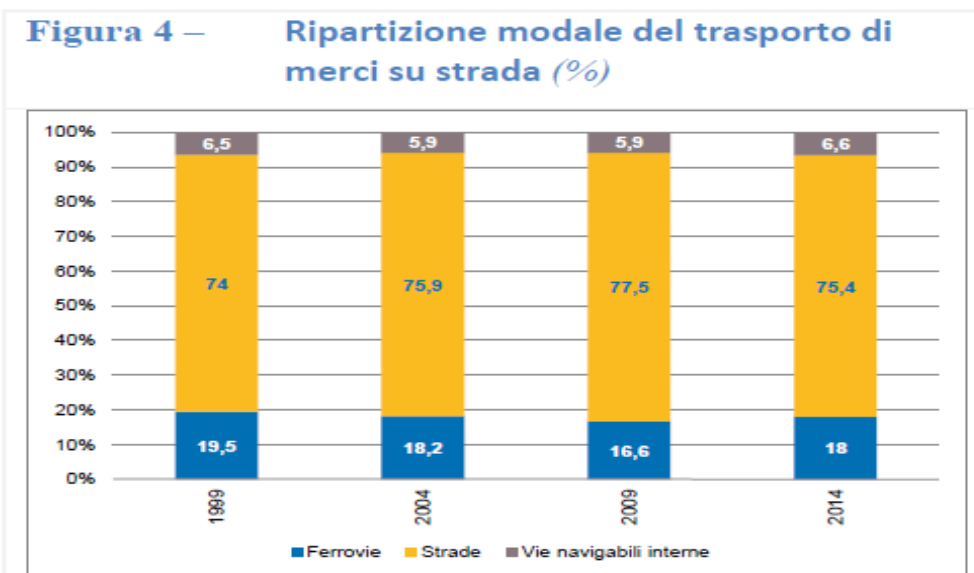
Fonte: indagine di monitoraggio del mercato ferroviario

Quota modale del trasporto ferroviario

Mentre i volumi di traffico sono cresciuti, la **quota modale del trasporto ferroviario di passeggeri** nell'ambito del trasporto su strada nell'UE è **variata soltanto di mezzo punto percentuale dal 2009, passando dal 7,1% al 7,5%.**



Negli ultimi decenni la **quota modale** del trasporto ferroviario merci nell'ambito del trasporto su strada è rimasta pressoché invariata.



Le tabelle e il grafico seguente fanno riferimento anche alla quota modale del **trasporto marittimo di merci.**

Trasporto merci

Source of data: Eurostat. Total Unit: migliaia di tonnellate

Ferrovie

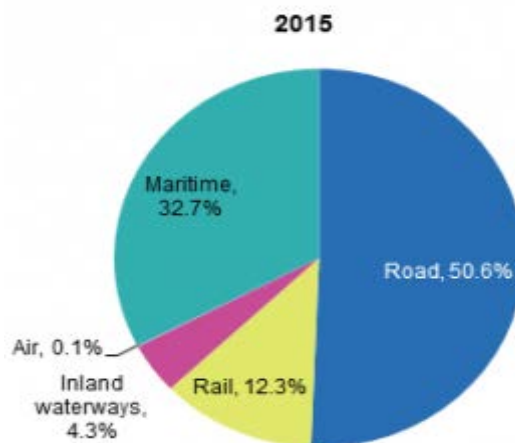
GEO	TIME	2015
European Union (28 countries)		14,296,838
Belgium		264,034
Bulgaria	14,635	161,567
Czech Republic	97,280	437,118
Denmark	8,652	181,232
Germany (until 1990 former territory of the FRG)	367,314	3,035,329
Estonia	28,026	28,162
Ireland	540	117,090
Greece	1,404	420,005
Spain	28,960	1,258,261
France	95,545	1,796,755
Croatia	9,939	66,503
Italy	92,273	957,006
Cyprus		14,402
Latvia	55,645	62,569
Lithuania	48,053	58,601
Luxembourg	5,207	52,547
Hungary	50,333	198,744
Malta		641,538
Netherlands	41,721	351,068
Austria	97,642	1,264,960
Poland	224,320	150,358
Portugal	11,108	198,824
Romania	55,306	70,509
Slovenia	17,832	147,225
Slovakia	47,358	271,912
Finland	33,392	422,891
Sweden	64,999	1,667,627
United Kingdom	96,821	

Strade

GEO	TIME	2015
European Union (28 countries)		14,296,838
Belgium		264,034
Bulgaria	14,635	161,567
Czech Republic	97,280	437,118
Denmark	8,652	181,232
Germany (until 1990 former territory of the FRG)	367,314	3,035,329
Estonia	28,026	28,162
Ireland	540	117,090
Greece	1,404	420,005
Spain	28,960	1,258,261
France	95,545	1,796,755
Croatia	9,939	66,503
Italy	92,273	957,006
Cyprus		14,402
Latvia	55,645	62,569
Lithuania	48,053	58,601
Luxembourg	5,207	52,547
Hungary	50,333	198,744
Netherlands	41,721	641,538
Austria	97,642	351,068
Poland	224,320	1,264,960
Portugal	11,108	150,358
Romania	55,306	198,824
Slovenia	17,832	70,509
Slovakia	47,358	147,225
Finland	33,392	271,912
Sweden	64,999	422,891
United Kingdom	96,821	1,667,627

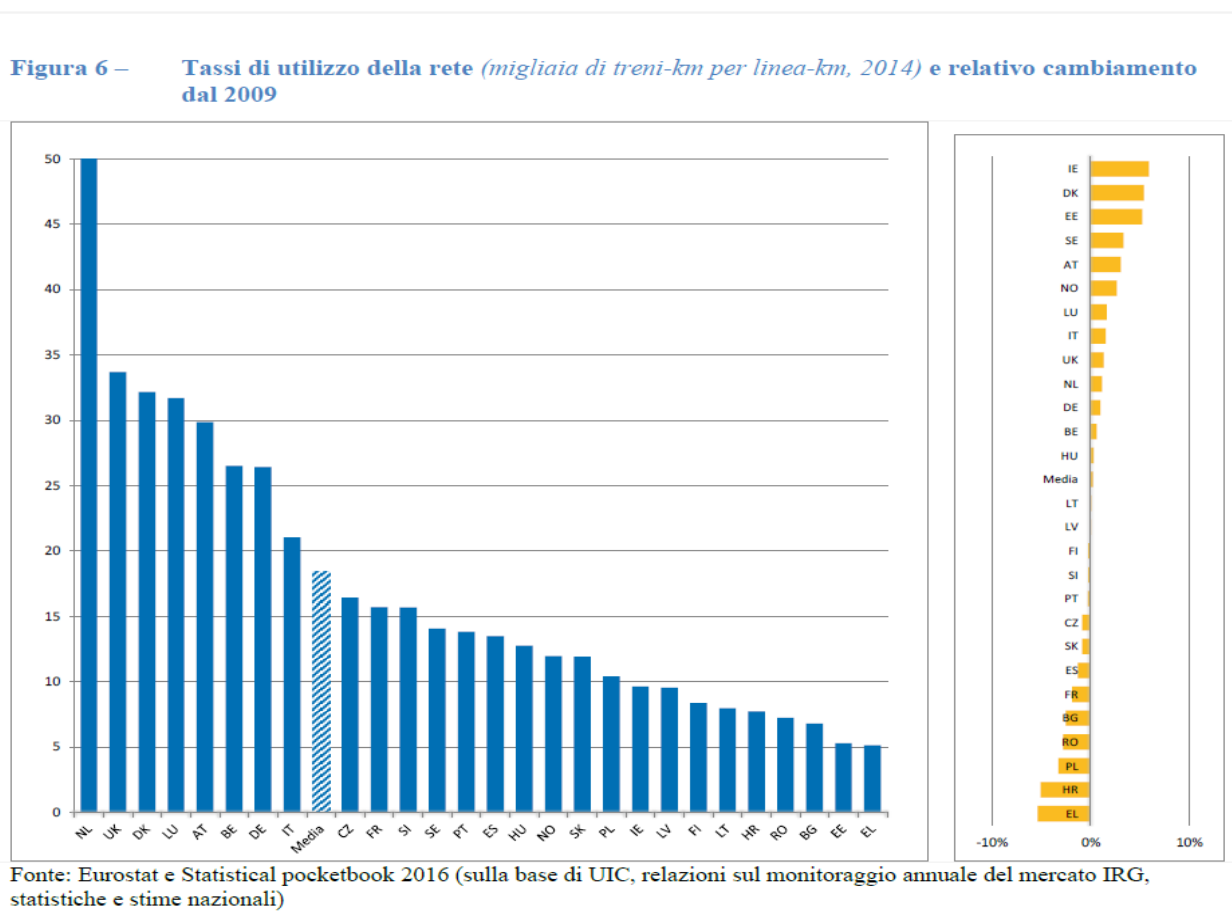
Porti

REP MAR	TIME	2015
European Union (28 countries)		3,840,488
Belgium		241,459
Bulgaria		27,166
Denmark		95,098
Germany		295,918
Estonia		34,965
Ireland		50,666
Greece		167,036
Spain		447,048
France		297,880
Croatia		18,930
Italy		458,020
Cyprus		10,268
Latvia		67,811
Lithuania		43,128
Malta		3,705
Netherlands		594,272
Poland		69,530
Portugal		86,769
Romania		44,533
Slovenia		19,931
Finland		99,962
Sweden		169,685
United Kingdom		496,708



Tassi di utilizzo della rete

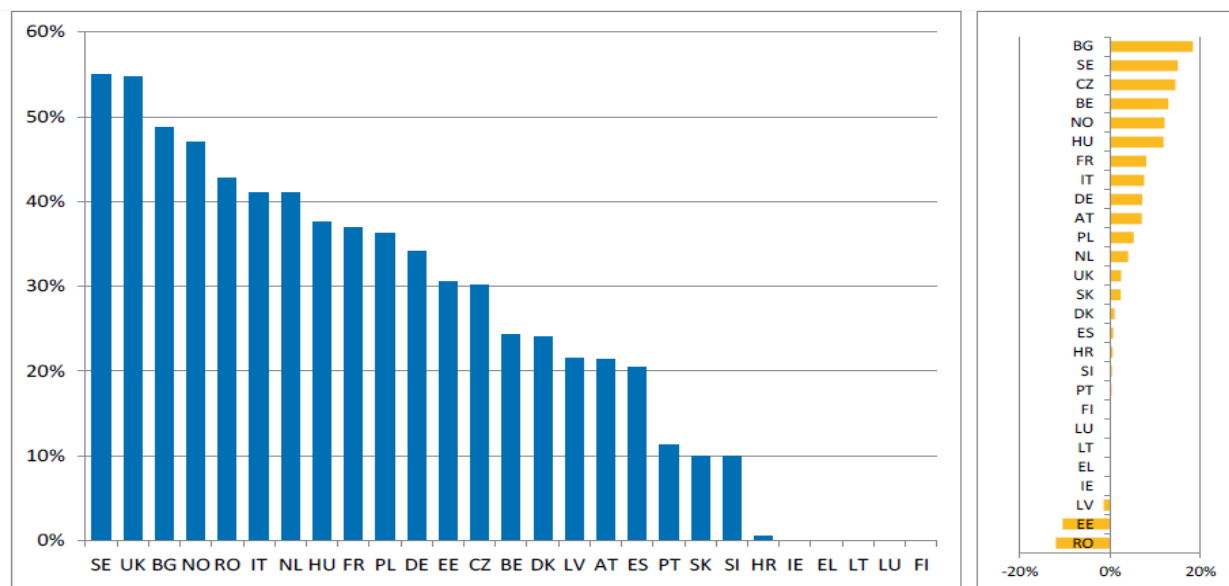
Nel Regno Unito e in Lussemburgo, Danimarca, Austria, Belgio e Germania i tassi di utilizzo della rete si attestano su valori che sono circa **il 60% più elevati rispetto alla media UE**. Inoltre, i Paesi Bassi presentano la rete più saturata in assoluto, registrando la percorrenza di circa 50.000 treni-km per ogni linea-km all'anno. In tutti questi Stati membri, la domanda ferroviaria è in continua crescita.



Grado di apertura del mercato e utilizzo dei diritti d'accesso

Dal 2007 c'è stato un costante aumento della quota di mercato di operatori ferroviari concorrenti nel trasporto merci in quasi tutti gli Stati membri, con l'esclusione di Finlandia, Grecia, Irlanda, Lituania e Lussemburgo.

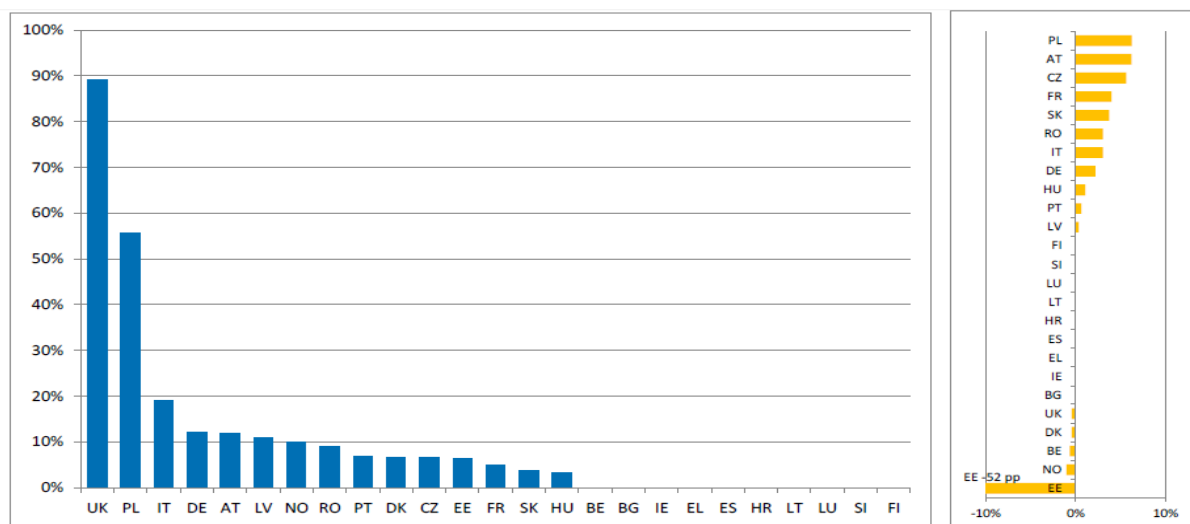
Figura 9 – Quota di mercato dei concorrenti nel mercato del trasporto merci (2014, % di tonnellate-km) ed evoluzione 2011-2014 (in punti percentuali)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato ferroviario, 2011- 2014 ad eccezione di SE (dati del 2010 utilizzati per il 2011), PT e SI (dati del 2012 utilizzati per il 2011), LU (dati del 2010 utilizzati per il 2011 e dati del 2012 utilizzati per il 2014), IT dati del 2014 risultanti dalla relazione sul monitoraggio annuale del mercato ferroviario IRG (2016)

Le quote di mercato dei concorrenti nei **mercati passeggeri** sono molto inferiori: **ben al di sotto del 20%** in tutti gli Stati membri tranne che in Polonia e nel Regno Unito.

Figura 10 – Quota di mercato dei concorrenti nel mercato del trasporto passeggeri (2014, % di p-km) ed evoluzione 2011-2014 (in punti percentuali)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato ferroviario, 2011-2014, ad eccezione di IE (dati del 2013 utilizzati per il 2014), PT (dati del 2012 utilizzati per il 2011), LU (stime), IT dati risultanti dalla relazione sul monitoraggio annuale del mercato ferroviario IRG (2016); NL e SE dati riservati.