

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XVIII**
n. 1

IX COMMISSIONE

(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO, SU:

Proposta di regolamento e proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (COM(2021)812 final e allegati) (COM(2022)384 final e allegati)

Approvato il 23 febbraio 2023

DOCUMENTO FINALE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

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

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

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

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

osservato che:

- la proposta della Commissione appare complessivamente condivisibile in quanto mira a migliorare la rete transeuropea dei trasporti per rafforzare la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e per creare uno spazio unico europeo dei trasporti sostenibile, efficiente, resiliente;

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

- gli aggiornamenti infrastrutturali richiesti dalla proposta in esame sono tali

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

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

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

esprime una

VALUTAZIONE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

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

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

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

- la sezione Milano-Bologna lungo il Corridoio Mediterraneo;

- con particolare riferimento al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l'inserimento dell'autostrada, della linea ferroviaria di trasporto passeggeri e della linea

ferroviaria di trasporto merci Villa San Giovanni-Messina (ponte – collegamento fisso);

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

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

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

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

5) è opportuno stabilire espressamente che lungo i corridoi non sono ammissibili, in linea di principio, restrizioni al transito stabilite in via unilaterale da uno Stato membro. Eventuali restrizioni dovrebbero essere motivate e comunicate alla Commissione europea e agli Stati membri limitrofi interessati, con indicazione di soluzioni alternative di transito altrettanto sostenibili ed efficienti, concordate con i medesimi Stati. La Commissione dovrebbe poter disporre di poteri sanzionatori adeguati in caso di violazioni delle previsioni in materia;

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

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

8) con riguardo alla *governance* della rete, riconosciuta l'importanza del ruolo svolto dai Coordinatori europei, alcune fasi, quali l'identificazione e priorità degli inve-

stimenti, dovrebbero essere mantenute nell'ambito nazionale. Si raccomanda, peraltro, di confermare e rafforzare le disposizioni contenute nell'orientamento generale atte a prevedere la possibilità di obiettivi intermedi per i Piani di lavoro e conseguente monitoraggio;

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

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

11) si proceda all'armonizzazione all'interno dell'Unione delle regole previste per l'effettuazione dei traffici ferroviari, omogeneizzando le troppe differenti normative e regolamentari esistenti tra i vari Stati membri al fine di facilitare l'interoperabilità e la libera concorrenza;

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

e con le seguenti osservazioni:

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

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

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

- la tratta passeggeri La Spezia-Genova-Ventimiglia;

- la linea passeggeri Chiasso-Como San Giovanni;

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

- la sezione Trieste-Divaccia;

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

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

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

- dell'autostrada Roma-Teramo;

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

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

- la linea ferroviaria di trasporto merci e passeggeri (convenzionale) La Spezia-Parma, inclusa l'elevazione di rango dell'interporto di Parma;

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

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

- l'autostrada Rosignano Marittimo-Civitavecchia;

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

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

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

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

- l'aeroporto di Salerno nella rete globale;

- i porti marittimi di Pescara e Ortona nella rete globale;

- i nodi urbani di Foggia e Lecce;

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

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

h) con riguardo all'introduzione di nuovi e ambiziosi requisiti per l'infrastruttura ferroviaria, la velocità minima richiesta per le linee passeggeri (160 km/h) difficilmente può essere mantenuta lungo tutta la linea, in particolare in prossimità dei nodi urbani o lungo tratti interessati da vincoli orografici. Si ritiene pertanto necessario prevedere la limitazione dell'applicazione del parametro almeno in relazione alla lunghezza delle tratte interessate;

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

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

di punta nel trasporto pendolari al fine di garantire la mobilità richiesta dal territorio;

m) è opportuno rafforzare la cooperazione, ai sensi dell'articolo 9 della proposta, con Paesi vicini al fine di collegare la rete transeuropea dei trasporti con le loro reti infrastrutturali in modo da rafforzare la crescita economica e la competitività. In questa prospettiva appare prioritario facilitare il trasporto ferroviario con i Balcani occidentali;

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

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

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

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

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



190180025240