



Attuazione della direttiva (UE) 2021/1187 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) Atto del Governo 38

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	38
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2021/1187 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)
Norma di riferimento:	Articolo 1 della legge 4 agosto 2022, n. 127

	Senato	Camera
Date:		
annuncio:	12/04/2023	11/04/2023
assegnazione:	07/04/2023	07/04/2023
termine per l'espressione del parere:	17/05/2023	17/05/2023
Commissione competente:	8ª Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica	IX Trasporti
Rilevi di altre Commissioni:	4ª Politiche dell'Unione europea (in sede osservazioni)	XIV Politiche dell'Unione Europea (Assegnato il 7 aprile 2023 ex art. 126,co.2 - Termine il 17 maggio 2023)
	5ª Bilancio (in sede osservazioni)	V Bilancio (Assegnato il 7 aprile 2023 ex art. 96-ter,co.2 - Termine il 27 aprile 2023)

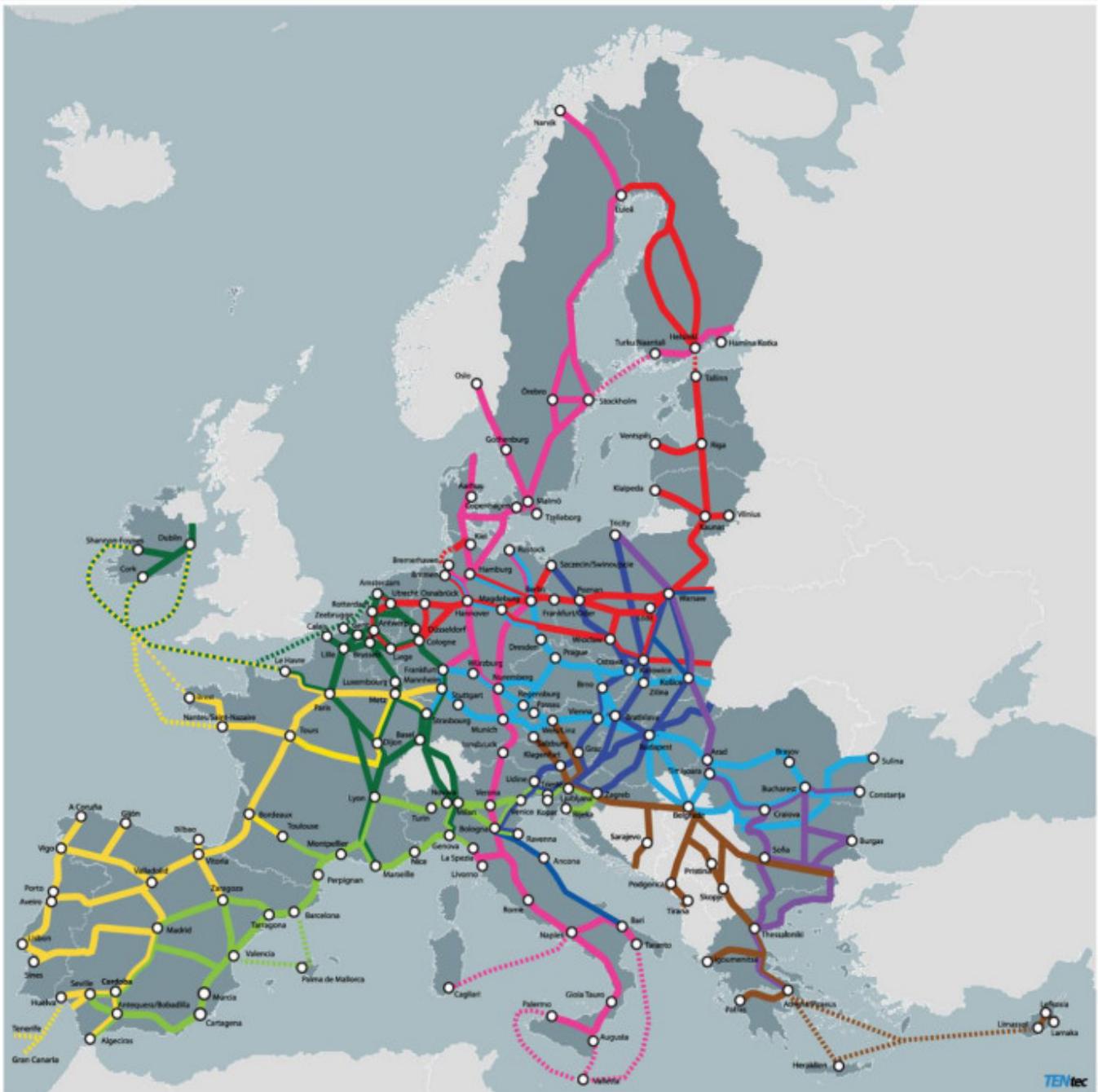
Premessa

Le **reti TEN-T** sono un insieme infrastrutturale teso a collegare in modo **esteso e completo** i Paesi europei, mediante il più efficace sfruttamento delle modalità di trasporto. Esse consistono attualmente in una rete allargata da realizzare con un orizzonte temporale **2050 (Comprehensive network o rete Globale)** e in una rete ristretta costituita dalle infrastrutture a maggior valenza strategica da completare entro il **2030 (Core network o rete Centrale)**.

In totale, i "**Core Network Corridor (CNC)**" sono **nove** (v. figura):



Map Finder Chart for European Transport Corridors



TENtec

- | | | |
|---|---|--|
| ● ATLANTIC | ● SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN | ● MEDITERRANEAN |
| ● NORTH SEA - ALPINE | ● BALTIC SEA - ADRIATIC SEA | ● WESTERN BALKANS |
| ● NORTH SEA - BALTIC | ● RHINE - DANUBE | ● BALTIC - BLACK - AEGEAN SEAS |

The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

L'Italia è interessata da **quattro Corridoi**:

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

Tali corridoi comprendono:

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

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

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

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

Gli interventi sulle reti TEN-T sono oggetto, altresì, di finanziamenti nell'ambito del **PNRR**: la **Missione 3** è dedicata, infatti, alle "**Infrastrutture per una mobilità sostenibile**" e vede, tra gli obiettivi comuni agli investimenti, anche la decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni attraverso lo spostamento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia. La principale componente (M3C1.1) è destinata agli **interventi sulla rete ferroviaria**, con interventi per **24,77 miliardi** di euro. L'**intermodalità** e la **logistica integrata** rappresentano la seconda componente (M3C2), con risorse pari a **630 milioni** di euro.

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

- **Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud** per passeggeri e merci (M3C1- Investimento 1.1): consiste nella costruzione di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee **Napoli-Bari** (1.400 milioni di euro), **Salerno-Reggio Calabria** (1.800 milioni di euro) e **Palermo-Catania** (1.440 milioni di euro), che fanno parte della **rete TEN-T Centrale** nel corridoio **Scandinavo-Mediterraneo**;
- **Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano l'Italia all'Europa** (M3C1- I 1.2): consiste nella costruzione di **180 km** di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee **Brescia-Verona-Vicenza-Padova**, **Liguria-Alpi** e **Verona Brennero**, della **rete TEN-T Centrale**, per un totale di 8.570 milioni di euro, sui corridoi **Baltico-Adriatico** e **Scandinavo-Mediterraneo**;
- **Connessioni diagonali** (M3C1-I 1.3) per la costruzione di **87 km di ferrovia ad alta velocità**, sia per i passeggeri che per le merci, con finanziamenti per 1.580 milioni di euro, sulle linee **Roma-Pescara**, **Orte-Falconara** e **Taranto-Metaponto Potenza-Battipaglia**, che fanno parte della **rete TEN-T Globale**;
- **Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)**: con risorse per 2.970 milioni di euro (M3C1-I 1.4), consiste nell'equipaggiare 3400 km di rete RFI del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), conformemente al piano europeo per la sicurezza e l'interoperabilità delle reti europee;
- **Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave** (M3C1-I 1.5), con risorse per 2.970 milioni di euro, per migliorare 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (**Liguria-Alpi**, **collegamento trasversale**, **Bologna-Venezia-Trieste/Udine**, **collegamento tirrenico centro-settentrionale**, **collegamento Adriatico-Ionio**, **collegamento tirrenico meridionale**, **rete siciliana**, **rete sarda**);
- **Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud** (M3C1-I 1.7), in diversi punti critici del Sud Italia (linea Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria/Lamezia Terme, nonché linee in Molise, Basilicata ecc.), per realizzare gli interventi di **ultimo miglio ferroviario** per la **connessione di porti (Taranto e Augusta)** e **aeroporti (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e Brindisi)**, per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno; i finanziamenti ammontano a 2.400 milioni di euro;
- **Digitalizzazione della catena logistica** (M3C2-I 2.1), con investimenti per 250 milioni di euro, per realizzare un **sistema digitale interoperabile** tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla de-materializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni e sviluppando i *Port Community Systems (PCS)*.

Gli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) sono attualmente interessati da una **profonda revisione** ad opera della proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio [COM \(2021\) 812](#), che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. Tale documento è stato esaminato, nell'ambito della **fase c.d. ascendente** della formazione del diritto europeo, presso la IX Commissione Trasporti congiuntamente alla proposta modificata di Regolamento [COM\(2022\)384](#).

Rinviano al [dossier](#) di documentazione per ogni approfondimento, si ricorda in questa sede che, nella seduta del **23 febbraio 2023**, la Commissione Trasporti ha approvato un [documento](#) contenente 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 investimenti, dovrebbero essere mantenute nell'ambito **nazionale**. Si raccomanda, peraltro, di confermare e rafforzare le disposizioni contenute nell'orientamento generale atte a prevedere la possibilità di obiettivi intermedi per i Piani di lavoro e conseguente monitoraggio;
9. con riguardo a **eventuali ritardi** nell'attuazione dei progetti, le tempistiche di soluzione dovrebbero essere definite in relazione ad un'analisi delle **cause**;
10. sia assicurato il **coordinamento** a livello europeo tra tutti i principali interventi di adeguamento e/o di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie, al fine di evitare una pluralità di **cantieri** contemporanei in diversi Stati membri, con prevedibili ripercussioni negative sulla circolazione dei passeggeri e delle merci;
11. si proceda all'**armonizzazione** all'interno dell'Unione delle regole previste per l'effettuazione dei traffici ferroviari, omogeneizzando le troppe differenti normative regolamentari esistenti tra i vari Stati membri al fine di facilitare l'**interoperabilità** e la **libera concorrenza**;
12. il ricorso agli **atti delegati** della Commissione europea per modificare i tracciati previsti dalla disciplina legislativa andrebbe **limitato alle tratte transfrontaliere di particolare complessità**;

e con le seguenti osservazioni:

- a) con riguardo alla rete centrale, di cui all'allegato I, si valuti di inserire, conformemente all'orientamento generale approvato dal Consiglio dell'Unione europea il 5 dicembre 2022:
- le varianti ferroviarie merci di **Bolzano e Rovereto** (convenzionali);
 - le linee ferroviarie ad alta velocità per il trasporto di passeggeri **Milano-Treviglio e Treviglio-Verona**;
 - la tratta passeggeri **La Spezia-Genova-Ventimiglia**;
 - la linea passeggeri **Chiasso-Como San Giovanni**;
 - il collegamento ferroviario ad alta velocità **Bussoleno-Avigliana e Torino-Orbassano**;
 - la sezione **Trieste-Divaccia**;
 - la linea ferroviaria ad alta velocità per il trasporto di merci e passeggeri **Salerno-Battipaglia**;
 - la linea ferroviaria di trasporto merci **Battipaglia-Praia a mare**;
- b) con riguardo alla medesima rete centrale, si valuti altresì di prevedere l'inserimento:
- dell'autostrada **Roma-Teramo**;
 - della linea ferroviaria di trasporto passeggeri **Genova-Pisa-Firenze** (alta velocità);
- c) con riferimento alla rete centrale estesa, di cui all'allegato I, si valuti l'opportunità di inserire:
- la linea ferroviaria di trasporto merci e passeggeri (convenzionale) **La Spezia-Parma**, inclusa l'elevazione di rango dell'**interporto di Parma**;

- la linea ferroviaria di trasporto merci e passeggeri (convenzionale) **Civitavecchia-Pescara-Ortona**;
- la linea ferroviaria di trasporto passeggeri **Pisa-Roma** (convenzionale);
- l'autostrada **Rosignano Marittimo-Civitavecchia**;

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

- la linea ferroviaria di trasporto merci e passeggeri (convenzionale) **Catania-Caltagirone-Gela-Canicatti-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 metri su vagoni di altezza di almeno 27 cm e di non prevedere l'obbligo sull'intera rete ma solo su un elenco predefinito di tratte ferroviarie, che includano almeno una linea diretta che consenta la circolazione ininterrotta di treni in uno Stato membro nonché sulle linee transfrontaliere e almeno una linea diretta collegata a terminali merci giacenti su un corridoio;

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

m) è opportuno **rafforzare la cooperazione**, ai sensi dell'articolo 9 della 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.

Contenuto

Poiché la concreta realizzazione delle reti TEN-T molto spesso, di fatto, consiste in opere pubbliche, si pone il problema di assicurare che la loro progettazione ed esecuzione avvenga con modalità e tempi **omogenei** in tutto il territorio dell'UE. A tale riguardo, la disciplina delle autorizzazioni amministrative assume rilievo significativo. Di qui la necessità dell'intervento normativo.

L'**articolo 1** dello schema di decreto ne definisce - dunque - l'oggetto e l'ambito di applicazione, relativo alle **procedure di rilascio delle autorizzazioni** necessarie per la realizzazione di:

- a. **progetti** che rientrano nelle sezioni della **rete Centrale** individuate nell'**allegato 1** al decreto, che indica i **collegamenti transfrontalieri e i collegamenti mancanti che ricadono nel territorio nazionale** (v. *infra*), tra quelli individuati in via preliminare nell'allegato alla [direttiva \(UE\) 2021/1187](#) sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti;
- b. **altri progetti** sui corridoi della rete **Centrale**, individuati ai sensi dell'articolo 44, paragrafo 1, del [Regolamento \(UE\) n. 1315/2013](#), il cui costo totale supera i **300 milioni di euro**.

Il decreto si applica **anche** agli **appalti** pubblici relativi a **progetti transfrontalieri** che rientrano nell'ambito di applicazione appena illustrato.

Sono, invece, espressamente **esclusi i progetti riguardanti esclusivamente le applicazioni telematiche, le nuove tecnologie e le innovazioni** ai sensi degli articoli 31 e 33 del Regolamento (UE) n. 1315/2013.

L'**articolo 31** del Regolamento (UE) n. 1315/2013 definisce le **applicazioni telematiche** come le tecnologie in grado di consentire la gestione del traffico e lo scambio di informazioni all'interno di modi di trasporto e fra di essi per operazioni di trasporto multimodale e servizi a valore aggiunto connessi ai trasporti, miglioramenti della sicurezza, della protezione e delle prestazioni ambientali e procedure amministrative semplificate. Esse facilitano, altresì, la connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura del trasporto regionale e locale e, per la loro importanza, se ne prescrive l'utilizzo, per quanto possibile, in tutta l'Unione al fine di consentire che esista un insieme di capacità di base interoperabili in tutti gli Stati membri. Le applicazioni telematiche in parola includono in particolare:

- per le ferrovie: l'**ERTMS** (*European Rail Traffic Management System*);
- per le vie navigabili interne: i **RIS** (*River Information Services*);
- per il trasporto stradale: gli **ITS** (*Intelligent Transport Systems*);
- per il trasporto marittimo: **VTMIS** (*Vessel Traffic Monitoring and Information System*) e servizi marittimi elettronici, inclusi i servizi d'interfaccia unica quali l'interfaccia marittima unica, i sistemi delle comunità portuali e i relativi sistemi d'informazione doganale;
- per il trasporto aereo: i sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli risultanti dal sistema **SESAR** (*Single European Sky ATM Research*).

Il successivo **articolo 33** tratta delle **nuove tecnologie** e delle **innovazioni**, il cui utilizzo consente, in particolare, di raggiungere i seguenti obiettivi al fine di mantenere la rete Globale al passo con lo sviluppo e l'introduzione di tecnologie innovative:

- a. sostenere e promuovere la **decarbonizzazione** dei trasporti attraverso la transizione verso **tecnologie di trasporto innovative e sostenibili**;
- b. consentire la **decarbonizzazione** di tutti i modi di trasporto promuovendo l'**efficienza energetica**, introdurre **sistemi di propulsione alternativi**, tra cui sistemi di fornitura di elettricità, e **fornire l'infrastruttura corrispondente**. Tale infrastruttura può includere reti e altri strumenti necessari per la fornitura di energia, tener conto dell'interfaccia infrastruttura-veicolo e comprendere applicazioni telematiche;
- c. migliorare la **sicurezza** e la **sostenibilità della** circolazione delle persone e del trasporto di merci;
- d. **migliorare il funzionamento**, la **gestione**, l'**accessibilità**, l'**interoperabilità**, la **multimodalità** e l'**efficienza della rete**, anche attraverso i servizi di emissione biglietti multimodali e il coordinamento degli orari di viaggio;
- e. promuovere modi efficaci per **fornire informazioni accessibili e comprensibili** a tutti i cittadini in materia di interconnessioni, interoperabilità e multimodalità;
- f. promuovere misure dirette a **ridurre i costi esterni**, come la congestione, i danni alla salute e ogni tipo di inquinamento, tra cui il rumore e le emissioni;
- g. introdurre la **tecnologia della sicurezza e norme di identificazione** compatibili sulle reti;
- h. migliorare la **resilienza ai cambiamenti climatici**;
- i. far progredire lo sviluppo e l'utilizzo di **applicazioni telematiche** all'interno dei modi di trasporto e fra di essi.

L'**articolo 2** reca le **definizioni**.

L'**articolo 3** assegna, ai progetti che rientrano nell'ambito di applicazione del decreto, **carattere prioritario** e ne impone il riconoscimento a tutte le autorità, comprese le autorità designate, coinvolte nella procedura di autorizzazione, esclusi solo gli organi giurisdizionali. Nell'ipotesi in cui la disciplina nazionale preveda **procedure specifiche** di autorizzazione di **progetti a carattere prioritario**, dette procedure **si applicano**, fatti salvi gli obiettivi, i requisiti e i termini previsti dal decreto, anche ai progetti rientranti nell'ambito di applicazione del medesimo.

Al proposito, si rammenta che nell'ordinamento italiano sono di recente intervenute plurime modifiche che hanno reso il quadro normativo assai diversificato, quanto a competenze, modalità procedurali e tempistiche (si ricordano - per esempio - il [decreto-legge n. 32 del 2019](#), c.d. *Sblocca cantieri*, e il [decreto-legge n. 77 del 2021](#), c.d. *Semplificazioni*).

L'**articolo 4** individua le **autorità designate** ai sensi del decreto nelle **Direzioni generali del MIT**, competenti in materia di:

- a. infrastrutture di trasporto **stradale e autostradale**;
- b. infrastrutture di trasporto **ferroviario**;
- c. infrastrutture di trasporto nel settore **interportuale e logistico** e a favore dell'**intermodalità**;

- d. infrastrutture di **trasporto pubblico locale e urbano**;
- e. infrastrutture di trasporto **marittimo e per vie d'acqua interne**;
- f. interventi previsti da **leggi speciali**.

Per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto **aereo**, l'autorità designata è, invece, l'**ENAC**, che è tenuto a comunicare alla competente Direzione generale del MIT ogni attività svolta in tale qualità. Laddove, poi, per uno specifico progetto sia individuato un Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4 del citato [decreto-legge n. 32 del 2019](#) (c.d. *Sblocca cantieri*), l'autorità designata è il **Commissario straordinario** stesso.

L'autorità designata per ciascun progetto, la cui identità è indicata sul sito istituzionale del MIT:

- è il **punto di contatto** principale per le informazioni destinate al promotore del progetto e ad altre pertinenti autorità coinvolte nella procedura di autorizzazione;
- **vigila sui tempi** della procedura di autorizzazione e in particolare registra qualsiasi proroga del termine di cui al seguente articolo 5, comma 1;
- **fornisce al promotore** del progetto, su richiesta, le **indicazioni** per la trasmissione di tutte le informazioni e di tutta la documentazione pertinenti, comprese tutte le autorizzazioni, le decisioni e i pareri che devono essere ottenuti ai fini della decisione di autorizzazione;
- **garantisce che il promotore del progetto sia informato dell'adozione della decisione di autorizzazione**;
- **può fornire orientamenti** al promotore del progetto per quanto concerne le informazioni e i documenti supplementari da trasmettere nel caso in cui l'istanza di cui al successivo articolo 6, comma 1, sia stata rigettata.

In ogni caso, le funzioni dell'autorità designata **non pregiudicano** le competenze delle altre autorità coinvolte nella procedura di autorizzazione, né la possibilità per il promotore del progetto di contattare singole autorità riguardo a specifiche autorizzazioni o pareri che formano parte della decisione di autorizzazione.

Ai sensi dell'**articolo 5**, la **durata massima** della procedura di autorizzazione è di **quattro anni** dal suo inizio, stabilito ai sensi del successivo articolo 6, comma 1. Tale periodo di quattro anni in ogni caso:

- **non pregiudica gli obblighi** derivanti dal diritto internazionale e dell'Unione europea;
- **non comprende i periodi** necessari per avviare procedure di **ricorso amministrativo e ricorsi giurisdizionali, nonché** qualunque periodo necessario ad **attuare** ogni decisione o misura che ne deriva;
- **non pregiudica** il diritto di prevedere che la procedura di autorizzazione sia **completata** tramite un **atto legislativo** statale, regionale, o delle Province autonome, nel qual caso il termine è **sospeso** a decorrere dalla presentazione del disegno di legge e fino alla sua definitiva approvazione.

Solo in **casi debitamente motivati**, l'autorità designata può concedere una **proroga adeguata** al predetto periodo di quattro anni, la cui **durata** è stabilita **caso per caso**, è **debitamente motivata** ed è **limitata al solo scopo di completare la procedura** di rilascio delle autorizzazioni e della decisione di autorizzazione. Il promotore del progetto è **informato** delle **ragioni** per le quali è stata disposta tale concessione e un'**ulteriore proroga** può essere concessa **una sola volta**, alle stesse condizioni.

In ogni caso, è espressamente **esclusa la responsabilità dell'autorità designata, nonché delle autorità coinvolte** nella procedura di autorizzazione, allorché il periodo di quattro anni, prorogato come sopra, **non sia rispettato e il ritardo sia imputabile al promotore del progetto**.

L'**articolo 6** definisce la **procedura di autorizzazione**.

Il promotore trasmette il progetto all'autorità designata o, se del caso, all'autorità comune istituita in conformità al seguente articolo 7, comma 2. Il **termine** massimo di durata, di cui all'articolo 5, comma 1 (v. *supra*), **inizia a decorrere dalla data di ricevimento del progetto**.

Qualora il progetto non soddisfi il livello di dettaglio delle informazioni richiesto, l'istanza è **rigettata**, con decisione debitamente motivata, **entro quattro mesi** dal ricevimento, salvo termini più stringenti previsti dalla normativa vigente. Le autorità designate garantiscono comunque che i promotori dei progetti ricevano **informazioni generali** che fungano da orientamenti per la trasmissione del progetto, in funzione, se del caso, della modalità di trasporto interessata, contenenti informazioni sulle autorizzazioni, decisioni e pareri che possono essere necessari per l'attuazione di un progetto. Tali informazioni, per ogni parere, decisione o autorizzazione, comprendono:

1. informazioni generali relative all'**ambito di applicazione** e al **livello di dettaglio delle informazioni** da trasmettere a cura del promotore del progetto;
2. i **termini** applicabili o, in loro assenza, termini indicativi;
3. i **recapiti** delle autorità e delle parti interessate che sono di norma coinvolte nelle consultazioni collegate alle varie autorizzazioni, decisioni e ai vari pareri.

Tali informazioni devono essere **facilmente accessibili** a tutti i promotori dei progetti, anche attraverso portali d'informazione elettronici.

Una volta che il promotore del progetto abbia completato e presentato il fascicolo della domanda relativo al progetto, la **decisione** di autorizzazione è adottata, come visto, entro il termine di cui all'articolo 5, comma 1, salvo le proroghe di cui all'articolo 5, comma 4, e le autorità coinvolte nella procedura di autorizzazione comunicano all'autorità designata l'avvenuto rilascio delle autorizzazioni, delle decisioni e dei pareri richiesti.

In ogni caso, la procedura appena descritta **non pregiudica** l'osservanza dei requisiti stabiliti dal diritto internazionale e dell'Unione europea, ivi compresi i requisiti in materia di **tutela ambientale** e della **salute umana** e **non comporta un abbassamento degli standard** destinati ad evitare, prevenire, ridurre o controbilanciare gli effetti negativi sull'ambiente.

L'**articolo 7**, nell'ambito del procedimento autorizzativo, in ipotesi di **progetti transfrontalieri**, stabilisce che l'**autorità designata cooperi** con le **autorità degli altri Stati membri interessati** al fine di realizzare un **coordinamento e concordare un calendario comune**, nella misura in cui ciò sia possibile, tenuto conto del grado di preparazione e maturità del progetto. Si prevede, inoltre, la salvaguardia degli **adempimenti** in materia di **impatto ambientale transfrontaliero**, previsti dal [decreto legislativo n. 152 del 2006](#), in ragione della rilevanza della tutela ambientale, e, infine, la possibilità di istituire un'autorità comune per i progetti transfrontalieri unitamente agli obblighi di informazione ai coordinatori europei da parte delle autorità designate.

L'**articolo 8** disciplina l'ipotesi in cui, nell'ambito di un progetto transfrontaliero, le procedure di appalto siano indette da un **organismo comune**, prevedendo che lo stesso sia tenuto ad **applicare il diritto nazionale vigente in materia di contratti pubblici di uno Stato membro**, in deroga alle direttive [2014/24/UE](#) e [2014/25/UE](#), conformemente all'articolo 39, paragrafo 5, lettera a), della direttiva 2014/24/UE o, a seconda dei casi, all'articolo 57, paragrafo 5, lettera a), della direttiva 2014/25/UE, salvo che non sia altrimenti stabilito di comune accordo tra gli Stati membri partecipanti. La stessa previsione vale per il caso di un appalto pubblico indetto da una controllata di un organismo comune, potendo gli Stati membri coinvolti decidere che la controllata sia tenuta ad applicare il diritto nazionale applicabile all'organismo comune.

L'**articolo 9** prevede che **ogni due anni**, e per la prima volta entro il 10 agosto 2026, il Dipartimento delle politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, con le indicazioni fornite dalle autorità designate e dalle autorità comuni eventualmente istituite, **trasmetta** alla **Commissione europea** una **relazione** contenente informazioni in merito al numero delle procedure di autorizzazione svolte, alla loro durata media, alle procedure che abbiano superato il termine e alla creazione di eventuali autorità comuni.

L'**articolo 10**, coerentemente con quanto stabilito nella direttiva, dispone che il **decreto non si applichi** ai **progetti** la cui procedura di autorizzazione sia stata avviata **prima del 10 agosto 2023**. Si prevede, inoltre, che l'**articolo 8** si applichi **solo** agli appalti per i quali sia stato inviato l'avviso di indizione di gara **dopo il 10 agosto 2023** ovvero, qualora esso non fosse previsto, laddove l'amministrazione o l'ente aggiudicatore abbia avviato la procedura successivamente alla suddetta data, escludendone l'applicabilità agli organismi comuni istituiti prima del 9 agosto 2021 ove le relative procedure di appalto continuino ad essere disciplinate dal diritto applicabile in quella data.

In materia finanziaria, l'**articolo 11** prevede che l'attuazione del decreto **non comporti nuovi o maggiori oneri** per la **finanza pubblica** e che le Amministrazioni interessate provvedano all'attuazione delle disposizioni nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Si segnala, infine, che costituisce parte integrante dello schema di decreto un **allegato**, contenente l'elenco dei **collegamenti transfrontalieri** e dei collegamenti **mancanti, riguardanti il territorio italiano**, elaborato sulla base dell'elenco dei collegamenti individuati in via preliminare dalla direttiva (UE) 2021/1187 (v. *supra*, articolo 1) nel relativo allegato:

- Rete centrale, corridoio «**Baltico – Adriatico**»
 - *Collegamenti transfrontalieri*:
 - **Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana** (ferrovia);
- Rete centrale, corridoio «**Mediterraneo**»
 - *Collegamenti transfrontalieri*:
 - **Lyon – Torino**: galleria di base e vie di accesso (ferrovia);
 - **Nice - Ventimiglia** (ferrovia);
 - **Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana** (ferrovia);
 - *Collegamenti mancanti*:
 - **Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste** (vie navigabili interne);

- Rete centrale, corridoio «**Reno – Alpi**»:
 - *Collegamenti transfrontalieri*:
 - **Milano/Novara – frontiera CH** (ferrovia);
 - *Collegamenti mancanti*:
 - **Genova – Tortona/Novi Ligure** (ferrovia);

- Rete centrale, corridoio «**Scandinavia – Mediterraneo**»:
 - *Collegamenti transfrontalieri*:
 - **München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona**: galleria di base del Brennero e relative vie di accesso (ferrovia).

Senato: Dossier n. 82

Camera: Atti del Governo n. 38

19 aprile 2023

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti

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.
TR0026