

## ALLEGATO 2

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

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

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione,

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 final) e la successiva proposta di modifica (COM(2022)384 final);

tenuto conto dell'orientamento generale approvato sulla medesima proposta dal Consiglio dell'UE 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;

premesso che:

le proposte in esame sono correttamente fondate sugli articoli da 170 a 172 del Trattato sul funzionamento dell'UE e sono conformi al principio di sussidiarietà, dal momento che la realizzazione di un sistema unitario di reti transeuropee, così come il loro sviluppo e adeguamento, hanno per loro natura carattere transnazionale e non potrebbero essere conseguiti da singoli Paesi;

le proposte sono complessivamente coerenti anche con il principio di proporzionalità, non andando oltre quanto necessario per conseguire gli obiettivi strategici

generali ad essa sottesi. Alcune disposizioni tuttavia, sembrano introdurre oneri, anche di carattere finanziario, non giustificati pienamente dalle finalità e dalla portata dell'intervento;

considerato che:

l'impianto e la finalità delle proposte della Commissione sono complessivamente condivisibili. Si ritengono tuttavia necessarie, come evidenziato nelle richiamate relazioni del Governo italiano, alcune modifiche, 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;

la proposta prospetta imponenti adeguamenti infrastrutturali che richiedono investimenti molto significativi, in particolare per il trasporto ferroviario, a fronte dei quali non sono previste risorse sufficienti a livello europeo;

la proposta conferisce alla Commissione un ampio potere di adottare atti delegati – in particolare, per modificare ed aggiornare le mappe e l'elenco di porti, aeroporti, terminali e nodi urbani, di cui agli allegati I e II, nonché il tracciato dei corridoi di trasporto europei, di cui all'allegato III, al fine di tenere conto, in particolare, dell'evoluzione dei flussi commer-

ciali principali e del traffico o di modifiche sostanziali della rete – che non appare ancorato a criteri e principi sufficientemente puntuali,

delibera di esprimere un

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) gli obblighi degli Stati membri relativi alla realizzazione delle misure indicate nella proposta devono essere subordinati alla disponibilità di adeguate risorse finanziarie, 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:

3) un collegamento diretto con il nuovo Corridoio dei Balcani Occidentali via Trieste, apportando modifiche al testo in tal senso;

4) inserire la sezione Bologna-Ancona lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e la sezione Milano-Bologna lungo il Corridoio Mediterraneo;

5) prolungare il corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico da Bari, come prospettato dalla proposta, a Lecce, via Brindisi;

6) aggiungere al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo l'autostrada, la linea ferroviaria di trasporto passeggeri, la linea ferroviaria di trasporto merci Villa San Giovanni-Messina (ponte-collegamento fisso);

7) occorre assicurare, mediante previsioni più puntuali, 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;

8) sia stabilito 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;

9) occorre anticipare quanto meno al 2040 la scadenza del 2050 per il collegamento ferroviario della rete globale agli aeroporti;

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) è necessario armonizzare all'interno dell'Unione le 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 deve essere limitato alle tratte transfrontaliere di particolare complessità, come previsto dal regolamento vigente;

*e con le seguenti osservazioni:*

*a)* con riguardo alla *governance* della rete, fermo restando il ruolo svolto dai Coordinatori europei, l'identificazione e la priorità degli investimenti, dovrebbero essere mantenute nell'ambito nazionale in coerenza con il principio di sussidiarietà;

*b)* con riguardo alla rete centrale, di cui all'allegato I, si valuti l'opportunità di inserire:

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 La Spezia-Genova-Ventimiglia;

la linea Chiasso-Como San Giovanni;

l'autostrada Roma-Teramo;

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

i collegamenti ferroviari ad alta velocità Bussoleno-Avigliana e Orbassano-Torino S. Paolo;

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

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

la linea ferroviaria di trasporto merci, linea ferroviaria di trasporto passeggeri (convenzionale) La Spezia-Parma;

la linea ferroviaria di trasporto merci, linea ferroviaria di trasporto 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 l'opportunità di inserire:

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

i collegamenti stradali Fiume-Divaccia (Slovenia)-Trieste e Canfanaro-Umago-Confini di Stato (Slovenia);

la linea ferroviaria di trasporto merci e passeggeri (convenzionale) Caltanissetta/Marsala/Agirgento/Licata/Gela/Pozzallo;

*e)* con riguardo alla lista dei nodi della rete transeuropea dei trasporti di cui al-

l'allegato II, si valuti l'opportunità di inserire:

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

l'aeroporto di Salerno nella rete globale;

i porti marittimi di Pescara, Ortona e Licata nella rete globale;

i nodi urbani di Foggia, Lecce e Battipaglia;

*f)* con riguardo alla mappa dei corridoi di trasporto europei, di cui all'allegato III, si valuti l'opportunità di includere i collegamenti marittimi La Spezia-Bastia e Livorno-Bastia nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;

*g)* 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, rafforzando la crescita economica e la competitività. In questa prospettiva appare prioritario sviluppare il trasporto ferroviario con i Balcani occidentali;

*h)* le infrastrutture ferroviarie nazionali ed europee dovrebbero sempre essere in grado di garantire una velocità di 100 km/h per tutti i treni merci;

*i)* dovrebbe essere prevista un'azione di semplificazione delle operazioni di « ultimo miglio » ferroviario, affinché la gestione non sia affidata a pochi soggetti, ma si possa operare in regime di libera concorrenza a prezzi e condizioni accessibili;

*l)* è opportuno prevedere, lungo le tratte ferroviarie europee, idonee aree di sosta (fasci di binari adeguatamente attrezzati per lunghezza e facilità di accesso), principalmente per treni merci, con funzione di ripiego in caso di criticità sulla circolazione, in modo da evitare intasamenti sulle linee ferroviarie.