



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

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

- **Codice della proposta:** COM(2022)384 final del 27/07/2022
Codice interistituzionale: 2022/0420 (COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

Premessa: finalità e contesto

La proposta di revisione del Regolamento (UE) n.1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), COM(2021)812 pubblicata dalla Commissione europea in data 14/12/2021, è stata modificata con la proposta oggetto della presente relazione al fine di tenere conto delle esigenze emerse dal nuovo panorama geopolitico i cui impatti sui mercati globali hanno evidenziato l'esigenza di non considerare isolatamente il mercato interno dell'Unione e la sua rete di trasporto e di migliorare i collegamenti con i paesi partner confinanti.

La presente relazione, pertanto, si riferisce esclusivamente agli articoli ed allegati modificati, identificati nella tabella di corrispondenza.

Per la parte restante, che non ha subito modifiche, rimane valida la precedente relazione predisposta da questa Amministrazione.

La proposta di revisione del Regolamento (UE) n.1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti costituisce un'azione chiave del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile ed intelligente e pone l'accento sulla multimodalità e sull'interoperabilità tra i modi di trasporto e i nodi, nonché su una migliore integrazione dei nodi urbani nella rete TEN-T. L'obiettivo è quello di costruire una rete multimodale ed efficace a livello europeo per tutte le modalità di trasporto e per i collegamenti di ultimo miglio dei nodi della rete, attraverso il conseguimento di quattro obiettivi principali:

- rendere i trasporti più ecologici mettendo a disposizione un'infrastruttura adeguata per alleviare la congestione e ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento di aria e acqua, rendendo ogni modo di trasporto più efficiente, e caratterizzata da soluzioni di trasporto modale più sostenibili riducendo le esternalità negative;
- agevolare il trasporto senza soluzione di continuità ed efficiente, promuovendo la multimodalità e l'interoperabilità tra i modi di trasporto TEN-T ed integrando al meglio i nodi della rete;
- aumentare la resilienza della rete TEN-T rispetto ai cambiamenti climatici e ad altri rischi naturali o a disastri provocati dall'uomo;
- migliorare l'efficienza degli strumenti di governance della rete TEN-T, razionalizzare gli strumenti di

comunicazione e monitoraggio e riesaminare la progettazione della rete TEN-T.

La proposta emendata tiene conto delle esigenze emerse dal nuovo panorama geopolitico per garantire una maggiore connettività. A tal fine sono state proposte modifiche al tracciato dei corridoi di trasporto transeuropei ed inseriti specifici elementi nell'articolato della proposta, quali ad esempio la standardizzazione dello scartamento ferroviario per migliorare l'interoperabilità ferroviaria, sia all'interno del territorio dell'Unione che all'esterno.

La proposta modificata mira ad apportare le seguenti modifiche:

- estensione di quattro corridoi di trasporto europei nei territori dell'Ucraina e della Repubblica di Moldavia, sulla base delle mappe indicative della rete centrale di tali Paesi (modifica Allegato III);
- rimozione delle mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti nei territori della Russia e Bielorussia ed inserimento delle mappe indicative aggiornate dell'Ucraina (modifica Allegato IV);
- modifica del rango di rete (da centrale a globale) delle connessioni di ultimo miglio dei collegamenti transfrontalieri con la Russia e la Bielorussia (modifica degli Allegati I e II);
- inclusione dell'obbligo di adozione dello scartamento nominale (1435 mm) nello sviluppo delle nuove linee ferroviarie e di un piano di migrazione delle esistenti (modifica Capo III – Infrastruttura del trasporto ferroviario).

Si precisa che tali proposte modificative non si riflettono in modifiche a livello nazionale.

La precedente proposta in merito allo scartamento prevedeva di assicurare sulla rete globale al 2050 uno scartamento nominale per le nuove linee ferroviarie pari a 1 435 mm tranne nei casi in cui la nuova linea è un'estensione di una rete avente uno scartamento diverso e che è separata dalle principali linee ferroviarie dell'Unione.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta rispetta il principio di attribuzione, la cui centralità impone che ogni iniziativa UE sia puntualmente fondata su una disposizione del trattato. Gli atti europei devono dunque precisare la base giuridica, ovverosia la norma del Trattato che legittima l'esercizio di tale competenza da parte delle istituzioni sovranazionali. Ciò premesso, la base giuridica delle proposte di modifica è individuata negli articoli da 170 a 172 del TFUE che sancisce la costituzione e lo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture di trasporto, delle telecomunicazioni e dell'energia.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

In base all'art.4 del TFUE, l'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri nel settore specifico delle reti transeuropee; conformemente all'articolo 5, par. 3 del TUE, come noto, l'intervento delle istituzioni dell'Unione a norma del principio di sussidiarietà presuppone che siano soddisfatte tre condizioni: non si tratti di un settore di competenza esclusiva dell'Unione, gli obiettivi dell'azione prevista non possano essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e l'azione possa, a motivo della portata o degli effetti della stessa, essere conseguita più efficacemente a livello dell'Unione. La proposta di modifica rispetta tale principio in quanto la politica TEN-T per la sua dimensione europea si estende oltre i confini dei singoli Stati membri, con il fine di raggiungere connettività e interoperabilità a livello transfrontaliero e con l'obiettivo finale di stabilire un unico sistema di reti europee che i singoli Stati non riuscirebbero conseguire in misura sufficiente date le priorità nazionali segnatamente di rilevanza interna.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

Circa l'adeguatezza dei mezzi impiegati dalla proposta al fine voluto, essa non appare andare oltre quanto necessario per il conseguimento dei suoi obiettivi ed appare rispettare il principio di proporzionalità. Come detto, la proposta prevede l'adattamento delle mappe indicative nei paesi terzi vicini, l'introduzione dell'obbligo dell'adozione dello scartamento nominale per le nuove linee ferroviarie e la predisposizione di un piano di migrazione per le linee esistenti. Per quanto riguarda, infine la modifica del rango di rete dell'"ultimo miglio" delle tratte transfrontaliere con la Russia e la Bielorussia comporta una minore priorità nella loro realizzazione, avendone in tal modo spostato

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali della proposta emendata è complessivamente positiva in quanto i problemi e le motivazioni che ne hanno dato origine sono legati a standard non uniformi per la rete (scartamento nominale), all'esigenza di migliorare l'interoperabilità, la capacità e la connettività sia interna che esterna e alla necessità di aumentare la resilienza dell'infrastruttura nonché la sua affidabilità.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Fermo restando quanto già rappresentato in relazione all'atto COM(2021)812 final, si precisa, come anticipato, che le proposte contenute nel presente atto modificativo non hanno impatti diretti a livello nazionale.

L'Italia è, infatti, attraversata da 4 corridoi multimodali dei quali solo il Corridoio di trasporto europeo Mar Baltico Mar Adriatico (attuale Corridoio Baltico-Adriatico) sarà interessato dalla proposta di estensione fino a Leopoli, senza che vengano per tale motivo apportate modifiche al tracciato sul territorio nazionale.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Come noto, le differenze presenti in relazione allo scartamento ferroviario presenti sulla rete, limitano notevolmente l'interoperabilità ferroviaria attraverso l'Unione Europea. Se ne è avuta dimostrazione in occasione dell'attuale crisi in Ucraina con i problemi nell'esportazione di cereali su rotaia a causa anche del suo diverso scartamento. La Commissione ha proposto di includere l'obbligo di sviluppare tutte le nuove linee ferroviarie TEN-T con lo scartamento nominale standard europeo e sviluppare un piano di migrazione verso questo scartamento nominale per tutte le linee esistenti dei Corridoi di trasporto europei. Al fine di raggiungere una effettiva interoperabilità ferroviaria, nel corso del negoziato, si ritiene utile valutare di non rallentare gli investimenti già pianificati verso tale obiettivo e lasciare l'obbligo dello scartamento europeo anche in caso di interventi di adeguamento già pianificati e con investimenti già previsti. Ciò potrebbe evitare di deviare gli sforzi e le pianificazioni già avviate verso altri target cogenti. Si rappresenta che tale requisito è già soddisfatto in Italia e la proposta permetterebbe di ambire ad una interoperabilità di Corridoio più rapida verso Est (Ucraina e paesi baltici) ma anche verso Ovest (Spagna e Portogallo). La tempistica di adozione stimata è indicativamente per fine 2023.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

La proposta modificata non appare comportare un'ulteriore incidenza sul bilancio dell'Unione rispetto a quanto già indicato in relazione alla proposta originaria del 14 dicembre 2021 COM(2021)812 final.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta modificata non comporta effetti sull'ordinamento nazionale, rispetto a quanto già indicato in relazione alla proposta COM(2021)812 final, in quanto le disposizioni contenute nella proposta emendativa del Regolamento non incidono direttamente.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

Le disposizioni contenute nella proposta emendativa del Regolamento non incidono direttamente sulle competenze regionali e sulle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione.

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

La proposta modificata non comporta effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione rispetto a quanto già indicato in relazione alla proposta originaria del 14 dicembre 2021 COM(2021)812 final.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Si segnala che l'attuazione della proposta di modifica potrà contribuire allo sviluppo del mercato unico dell'UE e favorire una maggiore interoperabilità, connettività e coesione territoriale con effetti positivi

su cittadini ed imprese.

Altro

N.A.

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

<p>Oggetto dell'atto:</p> <p>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</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Codice della proposta: COM(2022)384 final del 27/07/2022 – Codice interistituzionale: 2022/0420 (COD) – Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento
Proposta modificata di Regolamento del Parlamento 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	Regolamento (UE) 1315/2013 Regolamento (UE) 2021/1153	(natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Art. 15 cc. 2 e 3	Art. 12, cc. 2 e 3 Regolamento (UE) 1315/2013	Modificato. Nuovi requisiti.
Art. 16	Art.39 c.2 lett. a), punti i) ii) e iv) Regolamento (UE) 1315/2013	Modificato. Rete centrale estesa e nuovi requisiti.
Art. 16bis	Art. 12, cc. 2 e 3 Regolamento (UE) 1315/2013	Nuovo requisito: scartamento nominale standard europeo per le ferrovie
Art. 19	Art.13 Regolamento (UE) 1315/2013	Modificato.
Art. 63	Art.57 Regolamento (UE) 1315/2013	Modificato. Esenzioni

Allegati

I – Mappa delle reti globale e centrale	I – Mappa delle reti globale e centrale Regolamento (UE) 2021/1153	Modificato.
III – Mappa dei Corridoi Europei di Trasporto	Non presente Regolamento (UE) 2021/1153	Nuovo rispetto al Regolamento (UE) 2021/1153. Modificato rispetto alla proposta COM(2021)812.
IV – Mappe indicative della rete di trasporti trans-europea a Paesi vicini	III – Mappe indicative della rete di trasporti trans-europea estesa a specifici Paesi terzi Regolamento (UE) 2021/1153	Modificato.