



Bruxelles, 14.12.2021
COM(2021) 820 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

relativa all'estensione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ai paesi terzi vicini

I. Introduzione – Ambito della cooperazione con i paesi terzi

L'ambizione della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) è fornire servizi di trasporto senza interruzioni, sostenibili ed efficaci in tutta l'Unione, rafforzando al contempo la coesione sociale, economica e territoriale. La politica è attuata dal 1996 e il vigente quadro giuridico della TEN-T è stabilito dal regolamento (UE) n. 1315/2013¹ ("regolamento TEN-T"). Il 14 dicembre 2021 la Commissione ha proposto una revisione dell'attuale quadro strategico², in particolare per tenere conto delle priorità del Green Deal europeo³, della Strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente⁴ e della strategia in materia di connettività "Global Gateway"⁵.

La TEN-T rappresenta il più alto livello di pianificazione delle infrastrutture dell'Unione. Prevista per essere completata entro il 2030, la rete centrale della TEN-T, quale cardine dello spazio unico europeo dei trasporti, fornirà collegamenti di alta qualità multimodali tra tutte le capitali e le principali arterie di trasporto dell'Unione. Tuttavia i flussi di trasporto non si fermano alle frontiere dell'Unione. Grazie alla crescente interconnessione delle catene del valore e di approvvigionamento a livello mondiale, la fornitura di connettività transfrontaliera con i paesi terzi sta da tempo acquisendo importanza per l'Unione.

La politica relativa alla TEN-T è divenuta un elemento centrale nella proiezione della politica dei trasporti dell'Unione ai paesi terzi. Traendo spunto dal trattato di Lisbona che ha evidenziato l'importanza di dare priorità alla cooperazione transfrontaliera con i paesi del vicinato europeo (articolo 8 TUE), l'articolo 8 del regolamento che stabilisce il quadro per la cooperazione con i paesi terzi è stato elaborato con un'attenzione specifica alla cooperazione con i paesi vicini, i quali costituiscono il sottoinsieme dei paesi terzi che rientrano nell'ambito di applicazione della politica di allargamento, della politica europea di vicinato, dello Spazio economico europeo e dell'Associazione europea di libero scambio.

Conformemente all'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento TEN-T, l'allegato III contiene mappe indicative della TEN-T estese a specifici paesi vicini. A partire dall'adozione del regolamento TEN-T, l'Unione ha esteso la TEN-T indicativa:

- allo Spazio economico europeo e all'Associazione europea di libero scambio⁶;
- ai Balcani occidentali (Albania, Bosnia-Erzegovina, Kosovo*, Repubblica di Macedonia del Nord, Montenegro e Serbia)⁷;

¹Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

²Proposta della Commissione, del 14 dicembre 2021, 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) 1315/2013, COM(2021) 812

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ JOIN(2021) 30 final.

⁶ Regolamento delegato (UE) 2016/758 della Commissione, del 4 febbraio 2016, che modifica il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'adeguamento dell'allegato III (GU L 126 del 14.5.2016, pag. 3).

⁷ Regolamento delegato (UE) 2016/758 della Commissione, del 4 febbraio 2016, che modifica il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'adeguamento dell'allegato III (GU L 126 del 14.5.2016, pag. 3). *Tale designazione non pregiudica le posizioni riguardo allo status del

- al partenariato orientale (PO) (Armenia, Azerbaigian, Bielorussia⁸, Georgia, Moldova e Ucraina)⁹;
- alla Turchia: la rete globale della Turchia quale incorporata nel regolamento TEN-T.

Inoltre, per quanto riguarda la regione del Mediterraneo, l'identificazione di una rete globale che definirà una rete transmediterranea di trasporto (TMN-T) è ancora in corso. Il processo è realizzato insieme ai paesi partner del Mediterraneo meridionale¹⁰.

La rete indicativa consente all'Unione di orientare meglio l'impegno dell'UE, compreso il sostegno finanziario. Lo strumento di vicinato, cooperazione allo sviluppo e cooperazione internazionale – Europa globale (NDICI-Europa globale) e lo strumento di assistenza preadesione (IPA III) sostengono un contesto favorevole ad agevolare gli investimenti in infrastrutture sostenibili e consentono all'UE di mobilitare gli investimenti pubblici e privati mediante le istituzioni finanziarie internazionali per favorire gli obiettivi di connettività. Tale sostegno si situa nell'ambito dei piani economici e di investimento per i Balcani occidentali¹¹, il partenariato orientale¹² e il vicinato meridionale¹³. Inoltre il meccanismo per collegare l'Europa¹⁴ (MCE II) può essere utilizzato anche per cofinanziare progetti situati principalmente nelle regioni transfrontaliere dell'Unione e nei paesi vicini.

La presente comunicazione conferma l'importanza della politica relativa alla TEN-T che dà priorità alla cooperazione con i paesi vicini. In primo luogo, delinea il modo in cui affrontare le sfide comuni con i paesi dell'allargamento e i paesi del vicinato europeo e il modo in cui, in futuro, l'Unione collaborerà con questi partner nel settore di intervento della TEN-T, in particolare per quanto riguarda l'ulteriore sviluppo dell'interoperabilità delle reti dei paesi dell'allargamento e di altri paesi vicini con la rete dell'Unione. In secondo luogo, stabilisce le misure che mirano a completare la TEN-T estesa in questi paesi.

La comunicazione si fonda sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ed è strettamente legata alla comunicazione congiunta "Il Global Gateway". Contribuisce inoltre all'obiettivo stabilito nel Green Deal europeo di sviluppare una rete dei trasporti pulita, sostenibile e intelligente che indirizzi l'Unione e i paesi del vicinato europeo su un percorso

Kosovo ed è in linea con la risoluzione 1244 dell'UNSC e con il parere della CIG sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo.

⁸ La partecipazione è attualmente stata sospesa dalle autorità bielorusse.

⁹ Regolamento delegato (UE) 2019/254 della Commissione, del 9 novembre 2018, relativo all'adeguamento dell'allegato III del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 43 del 14.2.2019, pag. 1).

¹⁰ I paesi partner del vicinato meridionale includono l'Algeria, l'Egitto, l'Israele, la Giordania, il Libano, la Libia (status di osservatore nell'Unione per il Mediterraneo), il Marocco, la Palestina, la Siria (la cooperazione con la Siria è sospesa dal 2011) e la Tunisia. La designazione della Palestina non si intende come riconoscimento di uno Stato di Palestina e lascia impregiudicate le singole posizioni degli Stati membri sulla questione.

¹¹ Comunicazione "Un piano economico e di investimenti per i Balcani occidentali", COM(2020) 641 final.

¹² Comunicazione congiunta "Rafforzare la resilienza - Un partenariato orientale vantaggioso per tutti", JOIN(2020) 7 final e documento di lavoro congiunto "Ripresa, resilienza e riforme: priorità del partenariato orientale dopo il 2020", SWD(2021) 186 final.

¹³ Comunicazione congiunta "Partenariato rinnovato con il vicinato meridionale - Una nuova agenda per il Mediterraneo", JOIN(2021) 2 final e documento di lavoro congiunto "Partenariato rinnovato con il vicinato meridionale - piano economico e di investimento a favore del vicinato meridionale", SWD(2021) 23 final.

¹⁴ Articolo 5 del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

sostenibile, conseguendo al contempo la ripresa socioeconomica dalla crisi COVID-19. La presente comunicazione è presentata insieme alla proposta di revisione della Commissione del regolamento TEN-T. La proposta della Commissione include un quadro giuridico leggermente modificato per la cooperazione con i paesi terzi. Sopprime le disposizioni relative al finanziamento dei progetti di cui all'articolo 8 del regolamento TEN-T, al fine di evitare duplicazioni nella legislazione inerente al sostegno finanziario dell'Unione. Introduce nuove disposizioni che rafforzano i due strumenti di coordinamento della Commissione; i corridoi della rete centrale e i coordinatori europei. Nella proposta della Commissione si prevede di estendere un corridoio della rete centrale ai Balcani occidentali.

II. Obiettivi generali della politica relativa alla TEN-T per quanto riguarda i paesi vicini

L'estensione della politica relativa alla TEN-T al di là delle frontiere dell'Unione si articola in due obiettivi principali: i) garantire la coerenza e l'efficacia di una rete interoperabile e multimodale tra gli Stati membri, i paesi limitrofi e i paesi partner; ii) incentrare l'impegno dell'Unione (compreso il sostegno finanziario) in queste regioni. Inoltre, nella prospettiva più ampia della politica europea di vicinato e della politica di allargamento dell'UE, l'estensione della TEN-T è un mezzo per una più stretta cooperazione e, rispettivamente, per preparare i paesi candidati e i paesi candidati potenziali a una possibile adesione all'UE. Infine, l'integrazione delle reti di trasporto nei paesi dell'allargamento e negli altri paesi vicini con la TEN-T favorisce l'agevolazione degli scambi commerciali e quindi l'integrazione economica, accelerando la convergenza con l'Unione.

L'impegno dell'Unione si concretizza nello sviluppo di infrastrutture materiali e in misure non vincolanti che mirano a migliorare la connettività dei trasporti. Per quanto concerne le infrastrutture materiali, l'estensione della TEN-T ai paesi vicini mira a individuare progetti infrastrutturali e a consolidare una rete coerente con i parametri e gli obiettivi della TEN-T, in modo da contribuire, tra l'altro, alla decarbonizzazione dei trasporti. Disporre di una rete concordata e stabile nei paesi vicini si traduce in connessioni più solide con servizi di trasporto migliori per i cittadini e le imprese. In considerazione del forte impegno politico dell'Unione nei confronti dei paesi vicini, tale rete consente inoltre di orientare meglio i fondi e i finanziamenti dell'UE e di fornire la sicurezza necessaria per sbloccare gli investimenti in progetti infrastrutturali. Inoltre una pianificazione stabile e uno sviluppo strategico delle infrastrutture contribuirà a facilitare un sostegno da parte delle istituzioni finanziarie internazionali. Per quanto riguarda gli investimenti in nuove infrastrutture, è opportuno adoperarsi in particolare per raggiungere i più elevati standard e requisiti relativi alla TEN-T, proteggendo nel contempo la qualità a lungo termine delle infrastrutture, mediante una manutenzione regolare.

Le misure non vincolanti mirano allo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) per tutti i modi di trasporto, che contribuiranno ad affrontare questioni relative alla sicurezza e a sostenere la sostenibilità dei trasporti. Tra queste misure ne figurano anche alcune che promuovono lo scambio di dati sul trasporto multimodale in base alle norme dell'UE al fine di sostenere flussi di merci efficienti. Anche l'infrastruttura 5G dovrebbe essere promossa. Inoltre l'Unione sostiene la riforma normativa e un dialogo più intenso a livello tecnico, basandosi sui pertinenti strumenti dell'Unione e avvalendosi del coinvolgimento attivo delle agenzie europee attive nel settore dei trasporti. Negli ultimi anni l'Unione e diversi paesi partner hanno concluso accordi di associazione che mirano al ravvicinamento della

legislazione in materia di trasporti dell'Unione e all'adozione dei requisiti e delle norme sull'interoperabilità relativi alla TEN-T.

Tra le priorità importanti dell'Unione figura inoltre l'obiettivo di decarbonizzare i trasporti e limitare l'impatto dei cambiamenti climatici sull'Unione e sui paesi vicini. La politica relativa alla TEN-T contribuirà agli obiettivi stabiliti nel Green Deal europeo. In considerazione di ciò, tutti i paesi dell'allargamento e gli altri paesi vicini dovrebbero perseguire l'obiettivo del Green Deal europeo di raggiungere una riduzione del 90 % nelle emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti entro il 2050. Agendo con ambizione e unendo le forze per realizzare tale programma, l'Unione e i paesi vicini potranno godere del vantaggio di chi gioca d'anticipo nella transizione mondiale verso un settore dei trasporti sostenibile e verde.

La partecipazione di imprese detenute o controllate da una persona fisica o da un'impresa di un paese non appartenente all'UE può contribuire alla realizzazione della rete TEN-T nell'UE. Tuttavia, in circostanze specifiche, tale partecipazione a progetti di interesse comune potrebbe compromettere la sicurezza e l'ordine pubblico nell'UE. Fatto salvo il meccanismo di cooperazione ai sensi del regolamento (UE) 2019/452¹⁵ e in aggiunta a tale meccanismo, è necessaria una maggiore consapevolezza di questa partecipazione per consentire l'intervento delle autorità pubbliche, qualora risulti che essa possa incidere sulla sicurezza o sull'ordine pubblico. La proposta della Commissione di revisione del regolamento TEN-T stabilisce pertanto che gli Stati membri notifichino alla Commissione tutti i progetti di comune interesse nel loro territorio che prevedano la partecipazione di una persona fisica o di un'impresa di un paese non appartenente all'UE, al fine di consentire la valutazione del loro impatto sulla sicurezza o sull'ordine pubblico nell'UE. I paesi vicini dovrebbero istituire un meccanismo simile per quanto riguarda i progetti attuati sulla rete TEN-T indicativa.

III. Risultati principali e prospettive di cooperazione con i paesi vicini

Spazio economico europeo e Svizzera

Lo spazio economico europeo (SEE) e l'Associazione europea di libero scambio (EFTA) costituiscono parte integrante della politica relativa alla TEN-T riguardante i paesi vicini. Da decenni gli Stati SEE ed EFTA sono strettamente legati allo sviluppo del mercato dell'Unione come partner commerciali perfettamente integrati per l'UE. Con 13,6 milioni di persone che vivono nei quattro Stati EFTA, la Norvegia, l'Islanda, il Liechtenstein e la Svizzera costituiscono il terzo maggiore partner commerciale dell'Unione nel settore delle merci e il secondo nel settore dei servizi.

La TEN-T indicativa estesa in questi Stati è ben sviluppata e alla pari con quella dell'Unione. Per tutti i modi di trasporto la rete degli Stati EFTA-SEE è ben integrata con la TEN-T al punto che due Stati EFTA-SEE fanno parte di un corridoio della rete centrale TEN-T. Il corridoio della rete centrale scandinavo-mediterraneo include la Norvegia, mentre il corridoio della rete centrale Reno-Alpi attraversa la Svizzera. Di conseguenza, i coordinatori europei

¹⁵ Regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione (*GU L 79I del 21.3.2019, pag. 1*).

collaborano strettamente con i paesi al fine di completare la TEN-T centrale indicativa entro il 2030.

Il corridoio Reno-Alpi è una delle linee di trasporto merci più trafficate d'Europa. Collega i porti nel Mare del Nord del Belgio e dei Paesi Bassi con il porto mediterraneo di Genova. Il corridoio attraversa importanti centri economici, quali Bruxelles e Anversa in Belgio, la regione di Randstad nei Paesi Bassi, le regioni tedesche Reno-Ruhr e Reno-Neckar, le regioni di Basilea e di Zurigo in Svizzera e le regioni di Milano e Genova in Italia. Il tracciato del corridoio comprende importanti progetti in Svizzera, tra cui il tunnel ferroviario più lungo del mondo, la galleria di base del San Gottardo. Situata al di sotto delle Alpi svizzere, la galleria di base del San Gottardo lunga 57 km, è stata inaugurata il 1° giugno 2016. Con le gallerie di base del Lötschberg e del Ceneri, aumenterà la competitività della ferrovia a beneficio diretto dei cittadini e delle imprese dell'UE. L'UE dovrebbe cercare di migliorare la via d'accesso alla galleria del San Gottardo, che rappresenta attualmente una strozzatura per l'Unione.

Il corridoio scandinavo-mediterraneo è un asse nord-sud essenziale per l'economia europea. Entro le frontiere dell'Unione, il corridoio si estende dalla Finlandia e dalla Svezia, a nord, fino all'isola di Malta, a sud, attraversando la Danimarca, la Germania settentrionale, centrale e meridionale, l'Austria, i centri industriali dell'Italia settentrionale e i porti dell'Italia meridionale. Con l'adozione del regolamento MCE II, il corridoio è stato esteso a Narvik in Norvegia. In linea con la comunicazione della Commissione relativa a un impegno rafforzato dell'Unione europea per un Artico pacifico, sostenibile e prospero¹⁶, il corridoio è stato esteso per costruire una presenza a nord che mira a favorire il trasporto delle merci provenienti dalle regioni artiche per via terrestre e attraverso la possibile futura rotta del Mare del Nord.

Balcani occidentali

I Balcani occidentali sono da tempo una regione prioritaria per l'Unione¹⁷. Come esposto dalla presidente von der Leyen nel suo discorso sullo stato dell'Unione del 14 settembre 2021, "*l'UE è il futuro di tutta la regione*". Con una popolazione di quasi 18 milioni di persone, la regione è un importante mercato per l'Unione e una zona di transito significativa per il trasporto delle merci europee. Nel 2020 il commercio totale tra l'UE e i Balcani occidentali ammontava a 50,5 miliardi di EUR. I Balcani occidentali rivestono un ruolo fondamentale nelle catene globali del valore che riforniscono l'UE e questo ruolo potrebbe essere ulteriormente rafforzato provvedendo a migliorare la connettività dei trasporti con l'Unione e nella regione.

Un risultato principale è stato l'adozione del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti nel 2017¹⁸. Tale trattato impone ai Balcani occidentali di recepire l'*acquis* dell'UE sui trasporti nella legislazione nazionale, consentendo l'integrazione dei Balcani occidentali nel

¹⁶Comunicazione congiunta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Un impegno rafforzato dell'UE per un Artico pacifico, sostenibile e prospero", JOIN(2021) 27 final

¹⁷ Sono aperti i negoziati di adesione con il Montenegro (2012) e la Serbia (2014). L'apertura dei negoziati con l'Albania e la Repubblica di Macedonia del Nord, a seguito dell'accordo del Consiglio raggiunto nel marzo 2020, è ancora in sospeso.

¹⁸GU L 278 del 27.10.2017.

mercato dei trasporti dell'UE prima della loro possibile adesione all'UE. Sono inclusi i settori relativi alle norme tecniche, all'interoperabilità, alla sicurezza, alla security, alla gestione del traffico, alla politica sociale, agli appalti pubblici e all'ambiente; in tal modo viene sostenuta la regione nel suo sforzo per colmare il divario con gli Stati membri. La Comunità dei trasporti sta elaborando un piano di lavoro graduale per lo sviluppo dell'estensione indicativa delle reti TEN-T globale e centrale, mentre un segretariato permanente assiste i partner dei Balcani occidentali nel recepimento della politica dei trasporti dell'Unione e nell'attuazione dei progetti relativi alla TEN-T.

I partner dei Balcani occidentali hanno compiuto progressi significativi nella realizzazione della rete centrale TEN-T. Tuttavia lo sviluppo di una serie di progetti fondamentali sulla rete centrale indicativa è ancora in ritardo. Nonostante vi siano stati alcuni miglioramenti nella costruzione di infrastrutture transfrontaliere, come il ponte di Svilaj tra la Croazia e la Bosnia-Erzegovina che è stato aperto al traffico nel settembre 2021, occorrono progressi sostanziali per garantire operazioni di trasporto senza interruzioni tra l'Unione e i Balcani occidentali. Ciò riguarda tutti i modi di trasporto, ma soprattutto la rete ferroviaria, che necessita di una modernizzazione.

Inoltre la quota modale del trasporto sostenibile rimane a un livello basso. Mentre i partner dei Balcani occidentali svolgono circa il 70 % delle loro attività commerciali globali con l'Unione, solo il 5 % del volume totale delle merci è trasportato su rotaia e il rimanente 95 % è trasportato su strada. Inoltre il trasporto di merci su rotaia è diminuito del 40 % dal 2009, mentre la quota del trasporto ferroviario passeggeri sul trasporto passeggeri totale rimane al di sotto del 10 %, a eccezione del trasporto suburbano in alcune grandi città. La rete delle vie navigabili interne nei Balcani occidentali rimane sottoutilizzata per il trasporto di merci da e verso l'Unione. I fiumi Danubio e Sava attraversano diversi paesi nella regione, che comprendono vie navigabili interne che potrebbero essere ulteriormente sfruttate al fine di spostare il traffico dalla strada a modi di trasporto più sostenibili. Nell'area adriatico-ionica occorre garantire il coordinamento tra gli enti nazionali e regionali attivi nello sviluppo della TEN-T.

Di conseguenza, la connettività dei trasporti all'interno della regione e con l'Unione ne risente, con conseguenze negative sullo sviluppo economico e sull'attrattiva della regione per gli investitori. L'effetto di questa situazione si riscontra spesso alle frontiere con l'Unione, dove la capacità delle infrastrutture non sempre corrisponde ai volumi di traffico registrati, con ricadute negative significative non solo per il commercio tra l'Unione e i Balcani occidentali, ma con ripercussioni anche sulle attività commerciali tra gli Stati membri attraverso la regione.

Otto anni dopo l'estensione della TEN-T ai Balcani occidentali e quattro anni dopo l'entrata in vigore del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, è giunto il momento di accelerare lo sviluppo della TEN-T. In considerazione di ciò, è fondamentale che l'Unione e i partner dei Balcani occidentali attuino una politica relativa alla TEN-T più coerente. Ciò contribuirebbe a colmare il divario di connettività e a migliorare la qualità generale dei trasporti.

Per perseguire gli obiettivi della politica relativa alla TEN-T, i partner dei Balcani occidentali possono beneficiare di diverse fonti di finanziamenti dell'UE, tra cui lo strumento di assistenza preadesione mediante il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali. Inoltre, nel 2020, la Commissione ha adottato un piano economico e di investimenti globale

per i Balcani occidentali¹⁹, che è inteso a stimolare la ripresa a lungo termine della regione, a sostenere una transizione verde e digitale e a promuovere l'integrazione regionale e la convergenza con l'Unione. Il piano individua progetti in tutti gli aspetti della connettività e stabilisce un pacchetto di investimenti che mobilita fino a 9 miliardi di EUR in sovvenzioni nei prossimi sette anni, mentre attraverso il nuovo strumento di garanzia per i Balcani occidentali sono mobilitati fino a 20 miliardi di EUR in investimenti. Tutti i progetti fondamentali nel settore dei trasporti inclusi nel piano, che ammontano a 1,1 miliardi di EUR con un effetto leva che comporta fino a 4 miliardi di EUR in investimenti, sono situati sulla TEN-T estesa.

L'UE sostiene inoltre le strategie macroregionali nella regione, come EUSAIR e EUSDR²⁰ al fine di rafforzare la coerenza degli investimenti nei Balcani occidentali. Il coordinamento tra il programma Interreg, lo strumento di assistenza preadesione (IPA III) e gli altri strumenti di finanziamento nel quadro delle strategie macroregionali dell'UE migliora l'effetto dei progetti attuati e moltiplica l'impatto di quelli nuovi.

L'Unione dovrebbe dare priorità ai progetti relativi alla TEN-T di interesse strategico per la regione e per l'Unione, con l'obiettivo di realizzare una rete centrale indicativa completa, conforme e sostenibile che colleghi le capitali all'interno della regione e con l'Unione. L'Unione dovrebbe cercare di accelerare la costruzione di nuove infrastrutture di trasporto, realizzando i collegamenti mancanti, in particolare attraverso i progetti transfrontalieri e, se del caso, aggiornare le infrastrutture esistenti rendendole conformi ai requisiti relativi alla TEN-T. La tecnologia digitale, sostenuta dallo sviluppo delle infrastrutture di telecomunicazione e dallo scambio dei dati sui trasporti multimodali, dovrebbe essere impiegata per consentire l'interoperabilità delle reti e per sostenere flussi di merci più efficienti. Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) dovrebbe sostituire i sistemi preesistenti che costituiscono sezioni frammentate della rete. Anche l'utilizzo delle soluzioni ITS dovrebbe essere una priorità per il miglioramento della sicurezza stradale.

Un'importante priorità consisterà inoltre nella promozione di soluzioni di trasporto multimodale e nell'accelerazione del trasferimento modale verso il trasporto sostenibile al fine di ridurre le emissioni di CO² causate dai trasporti. Dovrebbero essere sviluppate soluzioni multimodali verdi, quali stazioni di ricarica per veicoli elettrici e poli multimodali. Anche il traffico all'interno e intorno alle città dovrebbe essere migliorato, fornendo alternative sostenibili al traffico stradale ed evitando strozzature che potrebbero persino causare maggiori emissioni di CO².

La politica relativa alla TEN-T dovrebbe inoltre rispecchiare meglio la situazione geografica dei Balcani occidentali in Europa mediante un approccio più inclusivo. Numerosi Stati membri, quali la Croazia, l'Ungheria, la Romania, la Bulgaria e la Grecia, condividono frontiere comuni e dipendono fortemente dalle infrastrutture nei Balcani occidentali per assicurare la connettività con gli altri Stati membri. La creazione di un corridoio di trasporto europeo che colleghi la regione con l'Unione, come illustrato nella proposta di revisione del regolamento TEN-T, è un esempio tangibile di ciò che l'Unione può offrire alla regione per migliorare l'attuazione dei progetti relativi alla TEN-T.

¹⁹ Comunicazione "Un piano economico e di investimenti per i Balcani occidentali", COM(2020) 641 final.

²⁰ La strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica e la strategia dell'Unione europea per la regione danubiana.

Il partenariato orientale

Il partenariato orientale (PO) è stato determinante per avvicinare l'Unione e i partner orientali. I legami economici tra l'Unione e la regione sono forti e il vicinato orientale è un'importante zona di transito per il trasporto delle merci europee verso l'est. Nell'ultimo decennio il commercio tra l'UE e i paesi del PO è quasi raddoppiato rendendo la regione il decimo partner più importante dell'Unione. Per l'Azerbaijan, la Georgia, la Moldova e l'Ucraina, l'Unione è il più importante blocco commerciale, mentre per l'Armenia e la Bielorussia l'Unione è il secondo partner commerciale più importante. Il commercio dell'Unione con il partenariato orientale ha raggiunto un totale pari a 82,8 miliardi di EUR nel 2020. Il commercio tra l'UE e l'Ucraina, in particolare, rappresenta quasi il 50 % del commercio totale tra i paesi del PO e l'Unione. Per sostenere questo sviluppo, sarà rilevante per l'Unione prevedere una migliore connettività dei trasporti con l'Unione e all'interno della regione.

A seguito dell'estensione della TEN-T indicativa alla regione nel 2018, un risultato significativo della politica relativa alla TEN-T è l'elaborazione del piano d'azione indicativo per gli investimenti nella rete TEN-T per il partenariato orientale. Predisposto congiuntamente dalla Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo e dalla Commissione, il piano individua gli investimenti prioritari chiave per un valore totale pari a 12,8 miliardi di EUR per tutti i modi di trasporto sulla rete centrale estesa. Il termine ultimo per la realizzazione è il 2030. Il piano intende assistere i decisori politici nel dare priorità agli investimenti strategici nelle infrastrutture di trasporto, con l'obiettivo di completare la rete TEN-T indicativa. L'elaborazione di un'unica riserva coordinata di progetti per la regione sarà un elemento cruciale per il successo dell'attuazione della politica relativa alla TEN-T, così come lo sarà l'ulteriore sviluppo della rete, incluse le vie navigabili interne che non erano comprese nell'estensione del 2018.

Sostenuti da una politica fondata su norme precise, gli investimenti in soluzioni sostenibili sulla rete centrale indicativa TEN-T rientrano tra gli obiettivi strategici a lungo termine della politica del partenariato orientale dopo il 2020, come sottolineato nella comunicazione congiunta "La politica del partenariato orientale dopo il 2020. Rafforzare la resilienza - Un partenariato orientale vantaggioso per tutti". Questo programma per il periodo successivo al 2020 è strutturato su due pilastri, gli investimenti e la governance, e propone un piano economico e di investimenti per sostenere la ripresa socioeconomica dei paesi partner "ricostruire meglio" nel perseguimento della transizione verde e digitale. Il piano comprenderà investimenti significativi nei trasporti (fino a 4,5 miliardi di EUR), inclusi progetti situati nella rete TEN-T estesa.

Il piano economico e di investimenti e il piano d'azione indicativo per gli investimenti nella TEN-T per il partenariato orientale saranno determinanti nell'affrontare le numerose sfide poste dalla realizzazione di una rete interoperabile conforme ai requisiti della TEN-T. I collegamenti stradali e ferroviari tra l'Unione e i partner del PO restano insufficienti e sottosviluppati, con diversi collegamenti mancanti ai valichi di frontiera. L'infrastruttura stradale presenta un basso livello in termini di qualità, capacità e sicurezza. L'infrastruttura della rete ferroviaria e il materiale rotabile sono in molti casi obsoleti per quanto riguarda la qualità, la capacità e gli standard di sicurezza. Inoltre l'integrazione della rete ferroviaria del partenariato orientale con quella dell'Unione deve far fronte alla sfida che la rete nel PO è dotata di uno scartamento ferroviario di 1 520 mm, mentre lo scartamento standard

dell'Unione e pari a 1 435 mm. Ciò aumenta la complessità della realizzazione di una rete transfrontaliera interoperabile e richiederà lo sviluppo di soluzioni tecniche avanzate.

Per affrontare queste sfide, il partenariato orientale dovrebbe continuare a costituire una riserva di progetti relativi alla TEN-T e garantire la realizzazione dei progetti per rispettare le condizioni di finanziamento. Il partenariato orientale dovrebbe incentrarsi su progetti situati sulla rete centrale indicativa TEN-T e, in particolare, sui progetti transfrontalieri con l'Unione.

L'Unione dovrebbe cercare di accelerare la costruzione di nuove infrastrutture di trasporto, realizzando i collegamenti mancanti, in particolare attraverso i progetti transfrontalieri e i collegamenti multimodali che includono anche i trasporti marittimi e, se del caso, di aggiornare l'infrastruttura esistente rendendola conforme ai requisiti relativi alla TEN-T. L'Unione dovrebbe sostenere lo sviluppo di soluzioni infrastrutturali innovative per risolvere il problema dei differenti standard relativi allo scartamento dei binari. Dovrebbero essere attuate soluzioni digitali per consentire l'interoperabilità delle reti e la multimodalità, aumentare la sicurezza e la sostenibilità, e agevolare il commercio e l'attraversamento delle frontiere. Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) dovrebbe sostituire i sistemi preesistenti che costituiscono sezioni frammentate della rete. Anche l'utilizzo delle soluzioni ITS dovrebbe essere una priorità per il miglioramento della sicurezza stradale. Le soluzioni di trasporto multimodale e l'accelerazione del trasferimento modale verso il trasporto sostenibile dovrebbero essere anch'esse una priorità al fine di ridurre le emissioni di CO² causate dai trasporti. Per i progetti relativi alle infrastrutture stradali, l'Unione dovrebbe promuovere lo sviluppo di soluzioni multimodali verdi (quali stazioni di ricarica per veicoli elettrici e poli multimodali). Anche il potenziamento della rete delle vie navigabili interne sarà una priorità. Infine sarà importante garantire che questi paesi provvedano alla manutenzione delle infrastrutture, in particolare, per quanto riguarda i progetti fondamentali sviluppati con i finanziamenti dell'UE.

Mediterraneo meridionale

Le regioni del Mediterraneo meridionale rivestono una particolare importanza strategica per l'Unione. La regione è anche uno stretto partner commerciale. Nel 2020 il commercio totale di merci tra l'Unione e paesi del vicinato meridionale ammontava a 149,4 miliardi di EUR. Esiste il potenziale per l'ulteriore sviluppo del commercio che dovrebbe essere sostenuto da migliori collegamenti di trasporto sostenibili.

Sulla base del mandato ricevuto dai ministri della regione euromediterranea nel 2013, l'Unione e i paesi partner del Mediterraneo meridionale mirano a individuare una rete transmediterranea di trasporto (TMN-T). La TMN-T sarà predisposta come rete globale. Al fine di assicurare una migliore connettività dei trasporti tra l'Unione e la regione, sarà particolarmente importante individuare porti marittimi sulla TMN-T indicativa.

Dopo l'identificazione della TMN-T, i paesi partner del Mediterraneo meridionale dovrebbero sviluppare rapidamente un piano di attuazione della TMN-T che individui i progetti ad alta priorità, al fine di produrre una riserva di progetti. Dovrebbe essere data priorità ai progetti nei porti, compresi i collegamenti multimodali dell'ultimo miglio, al fine di rafforzare lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio.

La comunicazione congiunta sul partenariato rinnovato con il vicinato meridionale del 2021 e il piano economico e d'investimento per la regione che la accompagna riconoscono la connettività dei trasporti come componente fondamentale per lo sviluppo del Mediterraneo meridionale. Affrontano in via prioritaria lo sviluppo della rete transmediterranea di trasporto e gli obiettivi di riforma della politica dei trasporti individuati congiuntamente nell'ambito del piano d'azione sui trasporti regionali²¹. L'iniziativa WESTMed²², che promuove lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale, affronta il trasporto marittimo.

In linea con il partenariato rinnovato con il vicinato meridionale e con il piano economico e d'investimento per la regione, l'Unione dovrebbe intensificare gli sforzi per adottare le mappe indicative della futura rete transmediterranea di trasporto (TMN-T) e dare priorità ai progetti su questa rete che rivestono particolare importanza per l'Unione. Dovrebbe inoltre sostenere l'attuazione del piano d'azione sui trasporti regionali, il quale stabilisce principi concordati per lo sviluppo di un sistema di trasporto multimodale, sostenibile e integrato, compresa la promozione della convergenza normativa. Questo approccio è in linea con il quadro di cooperazione dell'Unione per il Mediterraneo (UpM) in materia di trasporto sostenibile ed economia blu.

Turchia

L'Unione e la Turchia sono partner commerciali importanti e la Turchia è un paese di transito fondamentale per il commercio dell'Unione con il Medio Oriente e l'Estremo Oriente. L'Unione e la Turchia condividono pertanto un interesse nello sviluppo e nell'aggiornamento delle infrastrutture. I progressi nell'attuazione del progetto sono cruciali per realizzare appieno il potenziale della TEN-T indicativa in Turchia. Per ottimizzare questi vantaggi per la Turchia e per l'Unione, il coordinamento dello sviluppo delle infrastrutture è essenziale, in particolare, per le ferrovie. Come progetto chiave nell'ambito dell'IPA, la Turchia garantirà un prezioso accesso alla TEN-T attraverso la Bulgaria con il completamento della linea ferroviaria Halkali – Kapikule, cofinanziata dallo strumento IPA con 275 milioni di EUR e dalle istituzioni finanziarie europee (BEI e BERS). L'allineamento della Turchia all'*acquis* della TEN-T resta di fondamentale importanza²³. Analogamente a quanto previsto per i Balcani occidentali e la regione del partenariato orientale, è di cruciale importanza tenere conto della fornitura di combustibili alternativi nella pianificazione dell'infrastruttura stradale tra l'Unione e la Turchia. Infine un migliore coordinamento dell'attuazione delle infrastrutture frontaliere contribuirebbe a colmare le lacune infrastrutturali, migliorando i flussi di traffico tra l'Unione e la Turchia e oltre.

Regno Unito

²¹ Piano d'azione sui trasporti regionali per la regione del Mediterraneo (2014-2020).

²² L'iniziativa WESTMed segue il "Dialogo 5+5" al quale partecipano cinque Stati membri dell'UE (Francia, Italia, Portogallo, Spagna e Malta) e cinque paesi partner meridionali (Algeria, Libia, Mauritania, Marocco e Tunisia).

²³ Documento di lavoro dei servizi della Commissione "Relazione sulla Turchia 2021", SWD(2021) 290 Final/2.

Il Regno Unito è stato parte integrante della TEN-T fino al suo recesso dall'Unione alla fine del periodo di transizione, il 31 dicembre 2020. Fino ad allora il Regno Unito era parte del corridoio della rete centrale Mare del Nord-Mediterraneo, con collegamenti di trasporto integrati e senza interruzioni verso l'Europa continentale e l'Irlanda. A seguito del suo recesso, il Regno Unito non è più soggetto *all'acquis* della TEN-T.

Di particolare interesse per l'Unione è la salvaguardia della connettività dell'Irlanda con il continente dell'Unione. L'Unione si adopera pertanto per garantire che il recesso del Regno Unito non perturbi in maniera significativa la rete dei trasporti dell'Irlanda, in particolare la connettività con l'Europa continentale. Con il recesso del Regno Unito, l'Unione ha avviato misure speciali volte a proteggere gli interessi dell'Irlanda e quindi dell'Unione. Con l'adozione del regolamento MCE II, l'Irlanda per la prima volta fa parte di due corridoi della rete centrale TEN-T. Oltre a rimanere nel corridoio Mare del Nord-Mediterraneo, l'Irlanda è stata inclusa nel corridoio atlantico, con i tre porti principali di Dublino, Cork e Shannon-Foynes collegati a due porti francesi, Le Havre e Nantes Saint-Nazaire.

Il piano di lavoro per il corridoio Mare del Nord-Mediterraneo dimostra l'impegno continuo dell'Unione volto a proteggere i collegamenti di trasporto dell'Irlanda con l'Europa continentale. Gli obiettivi per lo sviluppo del corridoio comprendono l'ulteriore sviluppo dei collegamenti marittimi e il miglioramento dei collegamenti dell'entroterra con i porti marittimi. Si tratta in particolare dei piani per promuovere una serie di progetti, tra cui il collegamento stradale Ringaskiddy con Cork e il bacino Alexandra a Dublino. Nel piano è prevista la garanzia della connettività via mare con l'Europa continentale, riconosciuta come il più importante valico di frontiera dell'Irlanda. Ulteriori investimenti nella capacità portuale dell'Irlanda sono individuati come potenziali mezzi di riduzione della dipendenza dell'Irlanda dal ponte terrestre del Regno Unito.

IV. Conclusioni

L'estensione della politica relativa alla TEN-T ai paesi vicini è stata fondamentale per l'Unione nel perseguimento dello sviluppo di una rete di trasporto interoperabile e multimodale. La politica relativa alla TEN-T è divenuta un mezzo importante per l'integrazione dei paesi dell'allargamento, fornendo una migliore connettività dei trasporti e favorendo la facilitazione del commercio, accelerando la convergenza con l'Unione. Presentata insieme alla proposta per la revisione del regolamento TEN-T, la presente comunicazione mira ad approfondire ulteriormente le relazioni esterne dell'Unione, tenendo conto delle priorità del Green Deal europeo e della strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente.

Per i Balcani occidentali e il partenariato orientale, in particolare, è indispensabile accelerare lo sviluppo della TEN-T indicativa per migliorare ulteriormente la connettività dei trasporti con l'Unione. Per passare da un mosaico a una rete in queste regioni, è necessario rafforzare la coerenza nell'attuazione dei progetti e sostenere a un ritmo più rapido la formazione di una solida riserva di progetti, definendo in modo chiaro le priorità dei progetti più critici e dando priorità a quelli sulla rete centrale indicativa.

Vi è inoltre l'urgenza di adeguare le infrastrutture esistenti alle norme e garantire la manutenzione delle risorse esistenti. L'ulteriore sviluppo della TEN-T indicativa dovrebbe mirare a fornire una rete con un livello elevato di qualità. Inoltre dovrebbe avere come obiettivo lo sviluppo di infrastrutture resilienti per contrastare le sfide causate dai cambiamenti climatici.

In considerazione di quanto precede, la Commissione si impegna:

- a realizzare una rete centrale indicativa conforme, multimodale, sostenibile e resiliente;
- ad accelerare la costruzione di nuove infrastrutture dei trasporti, realizzando i collegamenti mancanti e rimuovendo le strozzature, in particolare, a livello transfrontaliero, ad aggiornare le infrastrutture esistenti per renderle conformi ai requisiti relativi alla TEN-T e a garantire l'allineamento al Green Deal europeo;
- a sostenere la promozione e l'utilizzo della tecnologia digitale per consentire l'interoperabilità delle reti, in particolare l'ERTMS, l'ITS, i sistemi di informazione sul trasporto merci multimodale e l'infrastruttura 5G. L'utilizzo della tecnologia digitale dovrebbe garantire alte prestazioni in tutta la rete e permettere di raggiungere livelli più elevati di automazione;
- ad esortare i partner a tenere in debita considerazione, e ad attuare, una manutenzione e una gestione ottimali degli elementi esistenti e nuovi;
- a dare priorità ai progetti relativi alla TEN-T di interesse strategico per i Balcani occidentali, per le regioni del partenariato orientale e per l'Unione, per collegare meglio i paesi dell'allargamento e gli altri paesi vicini con l'Unione;
- a valutare la necessità di riesaminare la rete TEN-T indicativa esistente nei paesi dell'allargamento e negli altri paesi vicini e, se del caso, avviare le procedure per aggiornarla.

Il Parlamento europeo e il Consiglio sono invitati ad approvare la presente comunicazione che sarà presentata anche al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.