



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 17 dicembre 2021
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0420(COD)**

**15109/21
ADD 54**

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	15 dicembre 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	SWD(2021) 473 final
----------------	---------------------

Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento 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
----------	---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 473 final.

All.: SWD(2021) 473 final

Strasburgo, 14.12.2021
SWD(2021) 473 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna il documento

**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} - {SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} -
{SWD(2021) 472 final}

Scheda di sintesi

Valutazione d'impatto sulla proposta di revisione del regolamento (UE) n. 1315/2013 – Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

A. Necessità di intervenire

Per quale motivo? Qual è il problema da affrontare?

La presente valutazione d'impatto costituisce la base per una proposta legislativa di revisione del regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Si tratta di un'azione chiave del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. L'obiettivo del regolamento TEN-T è quello di costruire una rete multimodale ed efficace a livello di UE di ferrovie, vie navigabili interne, rotte di trasporto marittimo a corto raggio e strade collegate a nodi urbani, porti marittimi e interni, aeroporti e terminali in tutta l'UE. I problemi affrontati dalla revisione sono l'insufficienza o l'incompletezza delle norme in materia di infrastrutture TEN-T, nonché la mancanza di integrazione delle norme per un'infrastruttura per i combustibili alternativi sulla rete TEN-T con impatti negativi sul clima e sull'ambiente. In secondo luogo la rete TEN-T soffre di strozzature della capacità e di una connettività di rete insufficiente verso tutte le regioni; due aspetti che ostacolano la multimodalità. In terzo luogo occorre porre rimedio alla mancanza di sicurezza e affidabilità dell'infrastruttura TEN-T. Infine gli strumenti in materia di governance sono inadeguati rispetto alle nuove esigenze e la progettazione della rete TEN-T necessita di una revisione per aumentare la coerenza con altre politiche.

Qual è l'obiettivo dell'iniziativa?

La revisione del quadro TEN-T intende conseguire quattro obiettivi principali. Innanzitutto mira a rendere i trasporti più ecologici mettendo a disposizione la base infrastrutturale adeguata per alleviare la congestione e ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento di aria e acqua attraverso incentivi per spostare la domanda di trasporti verso forme di trasporto più sostenibili, ad esempio attraverso l'applicazione di norme TEN-T nuove. In secondo luogo mira ad agevolare il trasporto senza soluzione di continuità ed efficiente, promuovendo la multimodalità e l'interoperabilità tra i modi di trasporto TEN-T e integrando meglio i nodi urbani nella rete. In terzo luogo si sforza di aumentare la resilienza della rete TEN-T rispetto ai cambiamenti climatici e ad altri disastri naturali o provocati dall'uomo. Da ultimo, ma non per importanza, punta a migliorare l'efficienza degli strumenti di governance della rete TEN-T, a razionalizzare gli strumenti di comunicazione e monitoraggio e a riesaminare la progettazione della rete TEN-T.

Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE?

Il riconoscimento del marcato valore aggiunto dell'UE della rete TEN-T è stato una delle conclusioni principali della valutazione dell'attuale regolamento TEN-T. Concentrare gli sforzi verso la creazione di una rete di trasporto comune a livello di UE, prestando particolare attenzione all'eliminazione delle strozzature e ai collegamenti mancanti in particolare alle frontiere, è chiaramente riconosciuto come una visione e un risultato che fa registrare buoni progressi, i cui benefici vanno oltre l'azione nazionale isolata. È estremamente importante garantire una base comune e coerente a livello UE per l'individuazione di "progetti di interesse comune" e, di conseguenza, per l'allineamento degli sforzi di pianificazione e attuazione di un'ampia serie di soggetti.

B. Soluzioni

Quali opzioni strategiche legislative e di altro tipo sono state prese in considerazione? Ne è stata prescelta una? Per quale motivo?

Per affrontare adeguatamente gli obiettivi della revisione del regolamento TEN-T sono state valutate tre opzioni strategiche in termini di loro impatto economico, sociale e ambientale. L'opzione strategica 1 mira ad aggiornare i requisiti e le norme esistenti in materia di qualità dell'infrastruttura TEN-T e fornisce la base infrastrutturale adeguata per la diffusione di combustibili alternativi e sistemi di trasporto intelligenti. Inoltre include misure destinate ad armonizzare e razionalizzare gli strumenti di monitoraggio e comunicazione della rete TEN-T esistenti. In termini di rete TEN-T, comprende altresì un riesame della rete di trasporto e dei nodi di trasporto. L'opzione strategica 2, basandosi sull'opzione strategica 1, rappresenta un salto di qualità introducendo norme nuove e più ambiziose per tutti i modi di trasporto in maniera da contribuire alla decarbonizzazione, alla riduzione dell'inquinamento, alla digitalizzazione, alla resilienza e alla sicurezza del sistema delle infrastrutture di trasporto. Un'integrazione migliore dei nodi urbani nella TEN-T è inoltre garantita attraverso requisiti specifici relativi alla gestione del traffico di passeggeri e merci da/per le città. L'opzione strategica 3, che costituisce l'opzione prescelta, accelera il completamento della rete TEN-T anticipando la scadenza per il completamento di alcune norme e tratte della rete dal 2050 al 2040, pur mantenendo le norme e i requisiti ambizioni introdotti

tramite l'opzione strategica 2. Garantisce inoltre uno sviluppo ampio e coerente della rete, che si traduce in una revisione sostanziale della progettazione della rete TEN-T.

Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Dai risultati delle attività di consultazione emerge che un'ampia maggioranza dei portatori di interessi ha espresso la propria preferenza a favore di una TEN-T concentrata su una combinazione di misure destinate alla decarbonizzazione, alla digitalizzazione e alla realizzazione di infrastrutture "materiali", in linea con la filosofia di cui all'opzione 3. In effetti il 34 % dei partecipanti alla consultazione ha classificato tale opzione come prima e un ulteriore 12 % come seconda. Il sostegno più ampio è stato espresso dalle autorità pubbliche (44 %), dalle imprese (35 %) e dai cittadini (17 %) che hanno classificato questa opzione al primo posto.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

L'opzione strategica 3 porta vantaggi economici significativi, in particolare un aumento del PIL rispetto allo scenario di base pari allo 0,4 % nel 2030, all'1,3 % nel 2040 e al 2,4 % entro il 2050. Ciò si traduce in un aumento del PIL rispetto allo scenario di base pari a 57 miliardi di EUR nel 2030, a 229 miliardi di EUR nel 2040 e a 467 miliardi di EUR nel 2050. Investimenti maggiori sulla TEN-T creano altresì occupazione, portando a un aumento stimato dell'occupazione rispetto allo scenario di base pari allo 0,1 % nel 2030, allo 0,3 % nel 2040 e allo 0,5 % entro il 2050, che corrispondono a 200 000 occupati aggiuntivi nel 2030, 561 000 nel 2040 e 840 000 entro il 2050. L'opzione strategica 3 registra buone prestazioni anche nello spostamento dell'attività di trasporto di merci e passeggeri verso modi di trasporto più sostenibili. Si prevede che l'attuazione anticipata di una nuova norma ferroviaria per il trasporto di passeggeri (velocità di linea: 160 km/h), l'introduzione del profilo di carico P400 (che consente la circolazione di semirimorchi sui vagoni ferroviari) nonché l'estensione di talune norme ferroviarie dalla rete centrale a quella globale, unitamente all'estensione di quest'ultima, aumenteranno l'attività di trasporto ferroviario. Ciò si riflette anche in una quota maggiore di trasporto ferroviario nella ripartizione modale a scapito del settore stradale. Sebbene la quota modale del trasporto marittimo e per vie navigabili interne rimanga sostanzialmente stabile, l'attuazione di norme nuove consente al settore di assorbire la crescita prevista dei volumi di traffico dell'UE27 e del traffico marittimo intra-UE. Inoltre si prevede che la transizione dal trasporto stradale a modi che generano meno emissioni consentiti dal pacchetto di misure incluse nell'opzione strategica 3 si traduca in una riduzione delle emissioni di CO₂ e dell'inquinamento atmosferico. La riduzione dei costi esterni delle emissioni di CO₂ è stimata a circa 387 milioni di EUR rispetto allo scenario di base per il periodo 2021-2050, espressa in valore attuale, mentre la riduzione dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico è stimata ammontare a 420 milioni di EUR. Inoltre si apportano miglioramenti alla sicurezza stradale estendendo l'applicazione della norma per le autostrade e le caratteristiche di sicurezza corrispondenti a tutte le tratte della rete che superano una certa soglia di traffico giornaliero riducendo il numero di decessi e feriti. La riduzione dei costi esterni degli infortuni è stimata ammontare a circa 3 930 milioni di EUR rispetto allo scenario di base nel periodo 2021-2050, espresso come valore attuale. La riduzione dei costi esterni della congestione stradale interurbana è stimata ammontare a circa 2 891 milioni di EUR rispetto allo scenario di base nel periodo 2021-2050.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

L'opzione prescelta registra il miglior equilibrio tra gli obiettivi conseguiti e i costi complessivi di attuazione. Gli investimenti per l'attuazione di tutte le misure nel contesto dell'opzione strategica 3 sono stimati a 247,5 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050. Inoltre i costi amministrativi per il settore privato sono stimati ammontare a 8,6 milioni di EUR rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050, mentre quelli per le autorità pubbliche sono stimati essere pari a 25,4 milioni di EUR. Si prevede che altri impatti, legati alle emissioni acustiche e alla potenziale perdita di biodiversità, rimarranno molto limitati. È tuttavia difficile quantificare tali impatti dato che gli impatti derivanti dal rumore dipendono fortemente dalla situazione locale (traffico) e dalla biodiversità presso l'ubicazione specifica nonché dalle caratteristiche dell'infrastruttura. In entrambi i casi, le misure, anche nel rispetto del principio "non arrecare un danno significativo", sono incluse nella revisione del regolamento TEN-T.

Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?

L'ammodernamento delle infrastrutture per il trasporto ferroviario combinato e dei terminali genererà opportunità per l'istituzione di servizi per le piccole e medie imprese (PMI) anche se in taluni segmenti esistono anche operatori di grandi dimensioni. I portatori di interessi principali sono le imprese ferroviarie nel mercato del trasporto merci, gli operatori di terminali merci ferroviari, le imprese di autotrasporto e gli operatori di terminali passeggeri. Nel settore stradale, il miglioramento delle condizioni per le aree di sosta e i parcheggi per gli autotrasporti regionali e a lunga percorrenza andrà a beneficio del gran numero di piccole imprese di autotrasporto nelle quali il proprietario è il conducente, che sono in effetti tra le imprese di dimensioni più piccole

nel settore dei trasporti, dato che dipendono da una fitta rete di qualità di aree di parcheggio.
L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?
I costi amministrativi aggiuntivi relativi allo scenario di base sono moderati, in particolare rispetto agli ambiziosi piani di revisione nel contesto dell'opzione strategica 3. Espressi come valore attuale nel periodo 2021-2050, i costi amministrativi per le autorità pubbliche sono stimati ammontare a 25,4 milioni di EUR (ossia 15,8 milioni di EUR per la Commissione europea e 9,6 milioni di EUR per le autorità pubbliche degli Stati membri). Si stima inoltre che la maggior parte degli investimenti provenga da finanziamenti pubblici (fondi pubblici nazionali, fondi UE) e ammonti a 244,2 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050.
Sono previsti altri impatti significativi?
L'opzione strategica 3 aggiunge una dimensione importante all'obiettivo di coesione della TEN-T attraverso l'individuazione di nodi urbani e l'integrazione di terminali passeggeri/merci su tutto il territorio dell'UE, svolgendo un ruolo cruciale per la connettività regionale. L'opzione strategica 3 stimola inoltre al meglio la resilienza e l'adattamento ai cambiamenti climatici dell'infrastruttura TEN-T. Infine l'opzione strategica 3 aggiunge un valore importante nel garantire la coerenza con altre politiche rivedendo la progettazione della rete TEN-T (ad esempio attraverso la creazione di corridoi di trasporto europei, che sostituiscono i due tipi esistenti di corridoi: corridoi della rete centrale e corridoi ferroviari merci).
D. Tappe successive
Quando saranno riesaminate le misure proposte?
La proposta legislativa per la revisione del regolamento (UE) n. 1315/2013 è prevista per il mese di dicembre del 2021.