



---

*Documento di seduta*

---

**A9-0251/2020**

10.12.2020

## **RELAZIONE**

sulla revisione degli orientamenti relativi alla rete transeuropea di trasporto  
(TEN-T)  
(2019/2192(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Jens Gieseke

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
MOTIVAZIONE.....	17
INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO .....	20
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	21

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

### sulla revisione degli orientamenti relativi alla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) (2019/2192(INI))

#### *Il Parlamento europeo,*

- visto il regolamento (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<sup>1</sup> (regolamento TEN-T),
- vista la sua risoluzione legislativa del 17 aprile 2019 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa<sup>2</sup>,
- visto il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada<sup>3</sup>,
- vista la direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali<sup>4</sup>,
- vista la sua risoluzione del 19 giugno 2020 su turismo e trasporti nel 2020 e oltre<sup>5</sup>,
- vista la sua risoluzione del 25 ottobre 2016 sul miglioramento della connessione e dell'accessibilità dell'infrastruttura di trasporto nell'Europa centrale e orientale<sup>6</sup>,
- vista la sua risoluzione dell'11 dicembre 2018 sulla mobilità militare<sup>7</sup>,
- vista la sua risoluzione del 15 gennaio 2020 sul Green Deal europeo<sup>8</sup>,
- vista la relazione speciale n. 10/2020 della Corte dei conti europea, del 16 giugno 2020, dal titolo "Infrastrutture di trasporto dell'UE: per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei megaprogetti"<sup>9</sup>,
- vista l'analisi panoramica n. 9/2018 della Corte dei conti europea, del 6 dicembre 2018,

<sup>1</sup> GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.

<sup>2</sup> Testi approvati, P8\_TA(2019)0420.

<sup>3</sup> GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1.

<sup>4</sup> GU L 305 del 26.11.2019, pag. 1.

<sup>5</sup> Testi approvati, P9\_TA(2020)0169.

<sup>6</sup> GU C 215 del 19.6.2018, pag. 152.

<sup>7</sup> GU C 388 del 13.11.2020, pag. 22.

<sup>8</sup> Testi approvati, P9\_TA(2020)0005.

<sup>9</sup> [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\\_10/SR\\_Transport\\_Flagship\\_Infrastructures\\_IT.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_IT.pdf)

dal titolo "Le sfide da affrontare per un settore dei trasporti efficiente nell'UE"<sup>10</sup>,

- vista la relazione speciale n. 13/2017 della Corte dei conti europea, del 3 ottobre 2017, dal titolo "Un sistema unico europeo di gestione del traffico ferroviario: la scelta politica diventerà mai realtà?"<sup>11</sup>,
  - visto l'articolo 54 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0251/2020),
- A. considerando che infrastrutture moderne, **sostenibili** e accessibili di trasporto multimodale e la logistica orientata al futuro sono fondamentali per il buon funzionamento del mercato interno e per il collegamento e la competitività dell'Unione europea, oltre a consentire una mobilità sostenibile, a prezzi accessibili, intelligente, efficiente, interoperabile e sicura;
- B. considerando che la rete transeuropea di trasporto (TEN-T) dovrebbe garantire la coesione economica, sociale e territoriale e l'accessibilità in tutta l'UE e le sue regioni, ivi comprese quelle rurali, remote, montane, scarsamente popolate, periferiche, insulari e ultraperiferiche, stimolando in tal modo la crescita economica e la creazione di posti di lavoro e riducendo le disuguaglianze, promuovendo la digitalizzazione e l'innovazione, **contrastando i cambiamenti climatici** e rafforzando l'adattabilità e la resilienza;
- C. considerando che la rete TEN-T apporta un contributo fondamentale al conseguimento degli obiettivi politici dell'Unione nel quadro delle politiche di allargamento e di vicinato, **segnatamente attraverso progetti transfrontalieri**, e che è pertanto di fondamentale importanza che l'UE mantenga e rafforzi, all'interno della TEN-T, stretti collegamenti di trasporto con i paesi terzi e integri ulteriormente i paesi dei Balcani occidentali e del partenariato orientale;
- D. considerando che il completamento della TEN-T è cruciale per **promuovere modi di trasporto più sostenibili**, quali le linee ferroviarie e le vie navigabili interne, la diffusione di combustibili alternativi in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo e **per ridurre le emissioni di gas a effetto serra**;
- E. considerando che è necessario uno sviluppo equilibrato dei corridoi di trasporto in tutta Europa, che **garantisca la connettività nord-sud ed est-ovest in tutta Europa**, al fine di rafforzare ulteriormente la coesione economica, territoriale e sociale;
- F. considerando che i negoziati in corso sul finanziamento del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) per i prossimi anni dovrebbero tenere in debita considerazione l'impegno assunto dagli Stati membri di **completare la rete centrale TEN-T entro il 2030** e la rete globale entro il 2050;
- G. **considerando che il completamento puntuale della rete TEN-T sembra ormai compromesso al ritmo attuale, soprattutto per i notevoli ritardi nei progetti transfrontalieri**

---

<sup>10</sup>[https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR\\_TRANSPORT/LR\\_TRANSPORT\\_IT.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_IT.pdf)

<sup>11</sup>[https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17\\_13/SR\\_ERTMS\\_RAIL\\_IT.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_IT.pdf)

e nei collegamenti mancanti e dell'ultimo miglio, a causa delle difficoltà finanziarie, operative e amministrative incontrate dai promotori dei progetti; che, secondo quanto riportato dalla relazione della Corte dei conti europea, i ritardi sono in gran parte dovuti alle carenze nel quadro di sorveglianza della Commissione e nei processi decisionali politici a livello nazionale nonché alla mancanza di dinamismo e di interesse dimostrato da alcuni Stati membri nei confronti della TEN-T;

- H. considerando che le risorse stanziare per il completamento della rete TEN-T nel quadro del programma CEF rischiano di essere considerevolmente ridotte, in particolare dopo le conclusioni del Consiglio adottate nel luglio 2020, che prevedono un importo per la dotazione globale dei trasporti chiaramente insufficiente;
- I. considerando che l'esecuzione della rete TEN-T dovrebbe essere basata sul principio della parità di trattamento dei corridoi della rete centrale, senza favorire alcuni a discapito di altri;
- J. considerando che la politica in materia di TEN-T dovrebbe promuovere la diffusione in tutta l'Unione di soluzioni basate su trasporti innovativi e accessibili, trasferimento modale, mobilità a basse e a zero emissioni, sistemi di trasporto intelligenti (ad esempio ITS o RIS), infrastrutture di ricarica e rifornimento nonché combustibili alternativi; che l'innovazione e la digitalizzazione della rete TEN-T richiedono ulteriori investimenti;
- K. considerando che la crisi COVID-19 in atto ha evidenziato l'importanza vitale del settore dei trasporti e della logistica e dei suoi lavoratori per l'economia, settore che fa affidamento su reti ininterrotte per il trasporto di passeggeri e merci quali arterie ed è essenziale per il funzionamento delle catene di approvvigionamento; che lo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto efficiente e resiliente dovrebbe essere al centro di ogni piano e sforzo europeo e nazionale per la ripresa, dando priorità ai collegamenti di trasporto multimodale tra porti, aeroporti, ferrovie e strade;
- L. considerando che l'Anno europeo delle ferrovie 2021 è un'opportunità per avviare un cambiamento che faccia del trasporto ferroviario la spina dorsale del trasporto di passeggeri e merci in tutta l'Unione e per sottolineare il ruolo decisivo svolto dalle reti TEN-T nel promuovere la coesione socioeconomica e lo sviluppo, rafforzando nel contempo il mercato interno e promuovendo modi di trasporto sostenibili più competitivi ed efficienti al fine di aumentare il trasferimento modale verso la ferrovia e completare la creazione dello spazio ferroviario unico europeo entro il 2030;

### ***Una rete TEN-T adatta al futuro***

- 1. pone l'accento sul valore aggiunto dei corridoi multimodali della rete centrale che coprono i principali flussi di passeggeri e merci tra gli Stati membri e al loro interno; ritiene che il valore aggiunto europeo di tali progetti sia un fattore chiave per favorire il sostegno pubblico; ritiene imperativo il loro completamento puntuale entro il 2030, conferendo priorità all'eliminazione delle strozzature e dei collegamenti mancanti, unitamente al completamento delle tratte transfrontaliere e alla modernizzazione nonché al miglioramento delle tratte di rete esistenti su alcuni corridoi;
- 2. rammenta che la politica in materia di TEN-T dovrebbe promuovere le reti interoperabili; nota che le regioni frontaliere terrestri interne dell'UE rappresentano il 40 % del suo

territorio e un terzo della sua popolazione; ribadisce che la revisione del regolamento TEN-T e la sua attuazione dovrebbero prestare particolare attenzione ad agevolare i collegamenti transfrontalieri, migliorando l'interoperabilità e contribuendo all'integrazione multimodale delle infrastrutture di trasporto in tutta l'Unione;

3. invita gli Stati membri che ancora non hanno allineato sufficientemente i rispettivi piani e programmi nazionali di trasporto agli obiettivi della rete TEN-T a porvi rimedio senza indebiti ritardi, al fine di applicare e rispettare i termini, gli obiettivi e i tempi stabiliti nelle normative UE pertinenti; ricorda inoltre che, data la natura di rete della TEN-T, la non conformità o non operabilità di un piccolo segmento può minare l'efficienza e la competitività del sistema nel suo insieme; chiede pertanto di individuare e realizzare urgentemente tali zone nevralgiche e segmenti strategici;
4. ritiene che la revisione del regolamento TEN-T offra l'importante opportunità di rendere la rete adeguata alle esigenze future al fine di assicurare il buon funzionamento del mercato interno dell'Unione e l'ulteriore realizzazione dello spazio unico europeo dei trasporti, nonché garantire la competitività globale dell'UE per i decenni a venire e sostenere la sua transizione verso una mobilità intelligente, sostenibile, efficiente e sicura; sottolinea, a tale proposito, l'importanza di aggiornare la rete per tener conto delle nuove realtà di mercato, del clima, dei cambiamenti ambientali e sociali e delle esigenze digitali, di aumentare l'efficienza della rete esistente e di accelerare la diffusione di combustibili alternativi per i trasporti;
5. reputa importante sviluppare ulteriormente la rete TEN-T per concentrarsi sull'interconnessione tra la rete centrale e quella globale anche nelle regioni rurali, periferiche, scarsamente popolate, insulari e ultraperiferiche e sulle sezioni che presentano il maggiore potenziale in termini di benefici socioeconomici; sottolinea che, finché la rete non sarà completata, le mappe non dovrebbero subire modifiche di rilievo; sottolinea tuttavia la necessità di apportare adeguamenti limitati alla rete TEN-T per tener conto dello sviluppo delle reti di trasporto e con l'obiettivo di migliorare la connettività tra i vari corridoi e le regioni periferiche, anche rafforzando i collegamenti ferroviari transfrontalieri al di là degli assi centrali, in particolare i collegamenti mancanti su piccola scala ad alto valore aggiunto europeo nelle regioni transfrontaliere, e rafforzando la complementarità tra la rete TEN-T e le politiche regionali, o per rispondere alle mutevoli esigenze ambientali, economiche e sociali; invita la Commissione ad apportare tutti gli adeguamenti previsti nella revisione del CEF<sup>12</sup>, nonché dai requisiti previsti dalla proposta di regolamento della Commissione sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete TEN-T (COM(2018)0277);
6. esorta la Commissione a conferire priorità, nel quadro della rete TEN-T, alla diffusione massiccia di combustibili alternativi, in particolare i combustibili rinnovabili, per tutti i modi di trasporto, al fine di realizzare la decarbonizzazione, ivi compresa la messa a punto di tecnologie pertinenti, di infrastrutture di ricarica e rifornimento (tra cui infrastrutture per la ricarica elettrica, infrastrutture per il rifornimento di GNL e idrogeno), di norme in materia di sicurezza, protezione e interoperabilità così come del quadro normativo per i combustibili alternativi al fine di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, nel

---

<sup>12</sup> Nello specifico, gli adeguamenti stabiliti nella parte III dell'allegato (della risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 17 aprile 2019 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa).

rispetto del principio della neutralità tecnologica e assicurando la diversità tecnologica; chiede lo sviluppo di una tabella di marcia dell'UE per le infrastrutture stradali che sia allineata alla tabella di marcia per l'industria automobilistica, onde garantire che, a breve e medio termine, gli investimenti nelle infrastrutture vadano di pari passo con la produzione di veicoli;

7. sottolinea la necessità di promuovere ulteriormente i collegamenti di trasporto nei e con i nodi urbani, nelle stazioni e negli snodi ferroviari, nei porti marittimi e interni, negli aeroporti, nei poli logistici e nelle **piattaforme multimodali**, anche attraverso il completamento e il potenziamento dei collegamenti ad essi connessi, sia nella rete centrale che in quella globale, al fine di garantire un sistema di mobilità fluido, efficiente, accessibile, integrato, intelligente, sicuro, interconnesso, ben attrezzato e **sostenibile** per il trasporto di passeggeri e la logistica delle merci, anche attraverso l'emissione di biglietti cumulativi, promuovendo così un efficiente trasferimento modale, in particolare rafforzando i sistemi di trasporto pubblico ed estendendo la connettività dei nodi urbani e delle zone rurali;
8. sottolinea pertanto l'esigenza che la futura revisione degli orientamenti relativi alla rete TEN-T vada di pari passo con le revisioni annunciate della direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>13</sup>, del regolamento TEN-E<sup>14</sup> e del regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo<sup>15</sup>;
9. evidenzia che la ricerca, l'innovazione e la digitalizzazione contribuiscono in modo determinante a **decarbonizzare ulteriormente i trasporti**, in un contesto di aumento dei volumi di trasporto in termini di passeggeri e di merci, nonché a potenziare l'interoperabilità multimodale e migliorare la sicurezza, l'efficienza e la resilienza dei trasporti, **in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo**; sottolinea che la rete TEN-T dovrebbe promuovere le applicazioni digitali innovative in tutti i modi di trasporto, compresi i sistemi di trasporto intelligenti, il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), i sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, i servizi d'informazione fluviale, i sistemi di gestione del traffico aereo (ricerca ATM nel cielo unico europeo) e i sistemi di monitoraggio dell'integrità strutturale delle infrastrutture; **reitera, in tale contesto, l'importanza del completamento del progetto Galileo**; incoraggia la Commissione a promuovere il finanziamento di tali sistemi tra gli Stati membri nel quadro del dispositivo per la ripresa e la resilienza;
10. osserva che le soluzioni di mobilità intelligente e autonoma stanno diventando convenienti sotto il profilo commerciale e che occorre accelerare il processo di modernizzazione delle pertinenti infrastrutture digitali e di trasporto nel quadro della rete TEN-T, assicurando nel contempo l'interoperabilità transfrontaliera, la protezione dei dati e la cibersicurezza, al fine di agevolare il funzionamento sicuro dei veicoli automatizzati e connessi a norma del regolamento sulla sicurezza generale (regolamento (UE)

---

<sup>13</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

<sup>14</sup> Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee e che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e che modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009. GU L 115 del 25.4.2013, pag. 39.

<sup>15</sup> Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

2019/2144) di recente adozione;

11. sottolinea che il sostegno europeo alla ricerca e allo sviluppo di modi di trasporto innovativi è indispensabile, ad esempio per la progettazione di aerei senza equipaggio e lo sviluppo della tecnologia della levitazione magnetica; evidenzia che i partenariati europei nei diversi modi di trasporto possono avere effetti estremamente positivi sulla diffusione sicura, efficiente e intelligente della rete TEN-T;
12. è del parere che le norme armonizzate in materia di infrastrutture a livello della rete favoriscano la realizzazione di un autentico spazio unico europeo dei trasporti; ritiene importante mantenere e modernizzare le infrastrutture esistenti, segnatamente nelle sezioni transfrontaliere, alla luce dei progressi tecnologici, delle norme di sicurezza in evoluzione, dell'efficienza rafforzata, delle prestazioni di qualità superiore, dell'aumento della capacità, delle nuove funzioni, del miglioramento dell'affidabilità e interoperabilità transfrontaliere e della necessità di adottare un approccio basato sul ciclo di vita e di rafforzare la resilienza delle infrastrutture agli effetti delle crisi quali le pandemie e i cambiamenti climatici; osserva tuttavia che i finanziamenti del CEF non sono sufficienti per raggiungere tutti questi obiettivi; sottolinea che il coordinamento tra gli Stati membri è essenziale per gestire le crisi e assicurare il flusso costante di merci e la fornitura di beni essenziali alla popolazione dell'Unione; invita la Commissione a proporre un quadro legislativo per migliorare la capacità di gestione dei rischi, la resilienza e l'adattamento ai cambiamenti climatici delle infrastrutture di trasporto nella rete centrale, per tutti i modi;
13. ritiene che una manutenzione inadeguata delle infrastrutture di trasporto possa influire sulla continuità, la sostenibilità, le prestazioni, la sicurezza, e di conseguenza sulla resilienza della rete TEN-T; sottolinea l'importanza di una manutenzione regolare e standardizzata delle infrastrutture TEN-T, in particolare dei ponti e dei tunnel, onde assicurare infrastrutture durature di qualità elevata; invita la Commissione a introdurre un chiaro parametro di riferimento per i requisiti di qualità delle infrastrutture, in particolare di ponti e tunnel, e a elaborare un approccio comune europeo alle ispezioni e ai rating di qualità delle infrastrutture TEN-T; chiede alla Commissione di introdurre un piano di monitoraggio riguardante la manutenzione della rete centrale a livello europeo; invita la Commissione e gli Stati membri, insieme alla Banca europea degli investimenti (BEI) e alle banche e agli istituti nazionali di promozione, a studiare nuovi meccanismi di finanziamento per facilitare gli investimenti nella manutenzione della rete; invita altresì gli Stati membri a elaborare piani nazionali specifici per il finanziamento della manutenzione ordinaria e straordinaria;

#### **Finanziamento, governance e supervisione**

14. sottolinea che, per garantire investimenti sufficienti nelle infrastrutture TEN-T, è essenziale che tutti i pertinenti fondi dell'UE (CEF, InvestEU, Fondi strutturali e di investimento europei, dispositivo per la ripresa e la resilienza, Orizzonte Europa, ecc.) e i prestiti della BEI siano adattati alle esigenze specifiche del settore dei trasporti e che gli stessi Stati membri si impegnino a garantire finanziamenti sufficienti; si rammarica profondamente della decisione del Consiglio europeo di proporre la riduzione del bilancio di programmi orientati al futuro come il CEF e InvestEU, in particolare in considerazione del ruolo chiave che il programma CEF svolge nel completamento della rete TEN-T; osserva che l'agenda di decarbonizzazione estremamente ambiziosa dell'UE deve essere



sostenuta da finanziamenti e strumenti finanziari adeguati per poter essere completata positivamente, mantenendo nel contempo la competitività dei settori coinvolti; invita la Commissione a rafforzare le sinergie e la coerenza politica tra i pertinenti strumenti dell'Unione al di là del CEF (ad esempio il Fondo europeo di sviluppo regionale) nonché a ottimizzare l'uso di strumenti di finanziamento misto al fine di attrarre investitori privati e mobilitare finanziamenti pubblici; sottolinea che i pertinenti strumenti finanziari orientati agli aspetti climatici e ambientali nel quadro del Green Deal europeo dovrebbero essere messi a disposizione per investimenti nella rete TEN-T al fine di contribuire efficacemente alla riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti;

15. deplora il fatto che, nella nuova proposta per il quadro finanziario pluriennale (QFP) e nel piano per la ripresa, gli Stati membri ancora non diano un segnale forte a favore degli investimenti per le infrastrutture né attribuiscono priorità al completamento della rete TEN-T; sottolinea pertanto che le risorse del Fondo Next Generation EU rappresentano un'opportunità unica per garantire lo sviluppo delle reti centrali TEN-T entro il 2030; invita la Commissione a informare annualmente il Parlamento in merito all'avanzamento dei lavori; invita la Commissione, in sede di negoziati con gli Stati membri, a destinare un importo congruo delle risorse allo sviluppo delle politiche dell'UE in materia di trasporto e a trasmettere al Parlamento una relazione finale in merito; invita la Commissione a garantire che i programmi nazionali volti ad attuare il dispositivo per la ripresa e la resilienza riconoscano la necessità prioritaria di investire in infrastrutture di trasporto moderne, digitali, sostenibili e sicure;
16. ricorda che il completamento dell'ERTMS, sia a terra che a bordo, è un requisito fondamentale per la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo e per consentire il corretto funzionamento del mercato ferroviario nei corridoi TEN-T; sottolinea, a tale proposito, che per il completamento dell'ERTMS sulle reti centrali sono necessari circa 15 miliardi di EUR e che la Commissione dovrà svolgere un importante ruolo di coordinamento delle operazioni di finanziamento e attuazione;
17. sottolinea che si dovrebbe tenere conto del rispetto delle scadenze fissate nella proposta di direttiva sulla razionalizzazione della rete TEN-T<sup>16</sup> quando si valutano i criteri relativi alla maturità dei progetti da selezionare stabiliti nel CEF; ritiene, inoltre, che eventuali ritardi dovrebbero giustificare un accertamento dello stato di avanzamento del progetto e una revisione dell'aiuto finanziario ricevuto dall'Unione nel quadro del CEF, a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento (UE) 1316/2013<sup>17</sup>, che potrebbe comportare una riduzione o la revoca dei finanziamenti;
18. sottolinea che, sebbene l'attuazione della rete TEN-T avvenga gradualmente e il completamento della rete centrale sia la priorità a breve termine, in quanto costituisce l'asse portante dello sviluppo di una rete di trasporti multimodali sostenibili e stimola la realizzazione dell'intera rete globale, è importante garantire finanziamenti sufficienti per la rete globale non coperta dalla rete centrale onde evitare crescenti disparità; sottolinea,

---

<sup>16</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (COM(2018)0277), modificata in proposta di direttiva come da nota del Consiglio 8726/20 del 12 giugno 2020 (2018/0138 (COD)).

<sup>17</sup> Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010. GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129.

a tale proposito, che entrambi i livelli della rete TEN-T sono fondamentali per la connettività e l'integrazione logistica dell'Unione;

19. ritiene che i fondi dell'UE, in particolari quelli stanziati a titolo del CEF, dovrebbero contribuire in modo flessibile ed efficace al completamento dei progetti transfrontalieri e dei collegamenti mancanti, correggendo le situazioni in cui gli squilibri o gli squilibri percepiti tra l'onere dei costi da finanziare a livello nazionale e i benefici socioeconomici attesi da ciascun lato del confine e, più in generale, a livello europeo, mettono a repentaglio i progressi verso il completamento tempestivo del progetto; invita la Commissione, a tale proposito, ad adottare un approccio più mirato applicando tassi di cofinanziamento più elevati per i progetti con il valore aggiunto europeo maggiore, al fine di sbloccare gli investimenti nazionali;
20. è profondamente preoccupato per i ritardi nel completamento dei progetti, in particolare quelli transfrontalieri, ritardi che ostacolano la tempestiva realizzazione di corridoi della rete centrale TEN-T senza soluzione di continuità e comportano un aumento dei costi dei progetti; invita gli Stati membri a rispettare gli obblighi loro incumbenti circa le parti della rete di loro competenza e a garantire procedure amministrative e giudiziarie efficaci e tempestive, nel pieno rispetto della legislazione nazionale ed europea, e li esorta a potenziare la digitalizzazione delle procedure amministrative e giudiziarie; ricorda agli Stati membri di rafforzare la cooperazione con le autorità di altri Stati membri per quanto concerne i progetti transfrontalieri, ad esempio attraverso l'istituzione di comune accordo di un'autorità comune, in particolare al fine di coordinare calendari e scadenze, ed esorta gli Stati membri ad attuare senza ulteriori indugi la nuova direttiva sulla razionalizzazione della rete TEN-T; invita la Commissione ad assistere gli Stati membri che desiderano introdurre clausole di esclusione sostanziali – conformemente al diritto dell'Unione – clausole che potrebbero accelerare notevolmente i procedimenti giudiziari nazionali;
21. sottolinea che l'attuazione, da parte degli Stati membri, delle misure UE di razionalizzazione delle procedure di rilascio delle autorizzazioni, delle procedure di aggiudicazione di appalti pubblici transfrontalieri e di altre procedure amministrative è fondamentale per ridurre gli ostacoli tecnici e gli oneri amministrativi e, di conseguenza, i possibili ritardi e i maggiori costi per i progetti riguardanti le infrastrutture di trasporto della rete TEN-T; osserva che ciò è particolarmente importante per dare maggiore certezza ai promotori dei progetti e ai potenziali investitori privati<sup>18</sup>; invita la Commissione ad aggiungere nelle relazioni sui progressi della rete TEN-T un capitolo sulla riduzione degli oneri amministrativi ingiustificati;
22. esorta la Commissione a potenziare la propria supervisione sulla realizzazione della rete TEN-T avvalendosi dei poteri già conferiteli dal regolamento, rafforzando gli strumenti del caso per richiedere agli Stati membri di adempiere i loro obblighi e rafforzando il ruolo dei coordinatori europei nella governance dei corridoi, in particolare per quanto riguarda i collegamenti transfrontalieri, nonché il ruolo di "sportello unico" dell'autorità designata nella procedura di rilascio delle autorizzazioni; invita la Commissione a rafforzare e a utilizzare le disposizioni dell'articolo 56 del regolamento (UE) n. 1315/2013 in sede di revisione degli orientamenti TEN-T al fine di incoraggiare gli

<sup>18</sup> Come stabilito nell'accordo provvisorio del 17 giugno 2020 concluso durante i negoziati interistituzionali riguardanti il regolamento sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti.

Stati membri ad accelerare la pianificazione e il completamento dei progetti; invita la Commissione a chiarire in che modo le norme e i requisiti vanno interpretati ai fini della valutazione, della rendicontazione e della determinazione dell'ammissibilità; **invita la Commissione a promuovere lo scambio tra gli Stati membri di migliori pratiche in materia di coinvolgimento e consultazione della società civile e delle parti interessate e a promuoverle a livello europeo, nazionale, regionale e locale;**

23. invita gli Stati membri a rafforzare la coerenza tra i piani nazionali per i trasporti e le reti TEN-T, onde garantire l'attuazione adeguata del regolamento TEN-T;
24. ritiene che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) dovrebbe avere un ruolo più incisivo nell'attuazione della TEN-T, in particolare per quanto riguarda l'interoperabilità transfrontaliera, il miglioramento della sicurezza, l'aumento della competitività e la realizzazione dell'ERTMS; chiede un aumento del bilancio 2021 dell'ERA, al fine di dotarla di mezzi finanziari adeguati per svolgere i propri compiti, soprattutto perché il 2021 è stato proclamato Anno europeo delle ferrovie;

### ***Modi di trasporto***

25. pone l'accento sull'importanza di migliorare la qualità delle infrastrutture stradali nella rete TEN-T in tutta l'Unione;
26. invita la Commissione, a tale proposito, ad adottare ulteriori misure per potenziare la diffusione di combustibili alternativi, di punti di ricarica elettrica e di punti di rifornimento di idrogeno, tenendo conto delle possibili soluzioni future in materia di combustibili alternativi e nel pieno rispetto del principio della neutralità tecnologica;
27. caldeggia misure volte a rafforzare ulteriormente la sicurezza stradale e a mantenere e migliorare la sicurezza operativa durante tutto il ciclo di vita delle infrastrutture critiche, tenendo conto delle esigenze degli utenti dei trasporti non motorizzati e con l'obiettivo di proteggere gli utenti vulnerabili della strada; rammenta quanto sia importante promuovere soluzioni innovative e intelligenti per la sicurezza stradale al fine di conseguire l'obiettivo strategico dell'Unione di "zero vittime"; sottolinea la necessità di soddisfare i nuovi requisiti di sicurezza della direttiva (UE) 2019/1936 e osserva che, a tal fine, sono necessari e dovrebbero essere garantiti ulteriori investimenti nell'adattamento e nella manutenzione delle infrastrutture; evidenzia che un'eventuale semplificazione dei requisiti normativi per le procedure relative ai progetti, condotta nel quadro della revisione degli orientamenti relativi alla rete TEN-T, non dovrebbe avvenire a scapito delle norme di sicurezza più stringenti;
28. ricorda alla Commissione e agli Stati membri la necessità di fornire sufficienti aree di parcheggio sicure e protette per gli automezzi pesanti lungo la rete TEN-T, al fine di aumentare la sicurezza stradale e il benessere degli utenti della rete, in particolare dei lavoratori del settore dei trasporti;
29. sottolinea che è opportuno introdurre e adattare talune tratte speciali certificate della rete TEN-T e della rete autostradale per soddisfare le norme relative alle prestazioni minime per i veicoli automatizzati e semiautomatizzati nonché le norme relative alle prestazioni delle infrastrutture per quanto concerne la visibilità e lo stato dei semafori, dei segnali stradali e della segnaletica orizzontale;

30. mette in risalto il potenziale delle nuove modalità attive di mobilità connessa nel trasporto urbano e locale di persone e merci; invita la Commissione e gli Stati membri a collaborare strettamente con le regioni e le città, in particolare a livello transfrontaliero, per migliorare e completare le pertinenti infrastrutture "dell'ultimo miglio" mancanti e le connessioni intermodali e transfrontaliere in tutta la rete TEN-T, consentendo in tal modo un uso più efficiente e senza soluzione di continuità delle infrastrutture e dei servizi, il che, a sua volta, scongiura congestioni e riduce le emissioni;
31. ribadisce il ruolo cruciale del trasporto ferroviario nel decarbonizzare il settore dei trasporti e rammenta l'importanza di attuare pienamente il quarto pacchetto ferroviario affinché le ferrovie sviluppino tutte le loro potenzialità; invita ad adottare misure volte a ridurre gli oneri amministrativi ingiustificati parallelamente allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie; chiede alla Commissione di riferire con periodicità annuale al Parlamento sui progressi al riguardo; ritiene che la promozione del trasferimento modale e di un efficiente trasporto ferroviario e combinato, in particolare in situazioni transfrontaliere e ove mancano collegamenti nelle tratte ad alta intensità di utilizzo, debba essere una priorità per la rete TEN-T e debba essere attuata realizzando pienamente l'ERTMS, rimuovendo gli ostacoli normativi, operativi e tecnici all'interno della rete, assicurando parità di accesso per gli operatori ferroviari, accelerando l'elettrificazione, garantendo l'interconnessione e l'interoperabilità, anche attraverso l'ottimizzazione delle capacità delle infrastrutture e l'ammodernamento delle apparecchiature del materiale rotabile, sostenendo la ricerca e l'innovazione, compresa l'impresa comune Shift2Rail, nonché ottimizzando i corridoi ferroviari per il trasporto merci in funzione della domanda, in particolare nei centri logistici quali porti e aeroporti; sottolinea inoltre la necessità di definire i nodi di transito e terminali all'interno della rete, dotando nel contempo i nodi centrali di piattaforme di transito per agevolare il flusso di passeggeri e merci; mette in evidenza l'importanza di progetti che migliorino l'accessibilità, in particolare per le persone con disabilità e gli anziani;
32. invita la Commissione ad adottare regolarmente obiettivi periodici vincolanti per la realizzazione dell'ERTMS, al fine di completare la sua introduzione all'interno della rete TEN-T centrale prevista per il 2030; ritiene che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie dovrebbe fungere da autorità di sistema efficiente ed efficace e adempiere al proprio ruolo e alle proprie responsabilità in tema di ERTMS ampliati a norma del quarto pacchetto ferroviario; chiede una tabella di marcia per la realizzazione dell'ERTMS sui corridoi ferroviari per il trasporto merci da finanziare attraverso un progetto di comune interesse europeo nel quadro del dispositivo per la ripresa e la resilienza; sottolinea l'importanza della stabilità normativa per quanto riguarda le specifiche tecniche per l'interoperabilità in quanto si tratta di uno strumento per sbloccare gli investimenti nell'ERTMS, e chiede alla Commissione di analizzare attentamente ulteriori modifiche in sede di aggiornamento della STI per il 2030 e di garantire la compatibilità;
33. evidenzia che l'infrastruttura ferroviaria europea deve garantire una capacità sufficiente sia per i treni merci che per i treni passeggeri, prevedendo un maggiore utilizzo delle infrastrutture e generando un maggiore rendimento degli investimenti; esorta la Commissione a dare priorità alla connettività ferroviaria transfrontaliera al fine di rafforzare il trasferimento modale nel trasporto internazionale di viaggiatori; pone l'accento, a tale proposito, sul potenziale dei treni notturni nell'assicurare spostamenti competitivi e rispettosi del clima; è del parere che un trasporto ferroviario transfrontaliero

fluido sulla rete TEN-T e lungo i corridoi europei per il trasporto ferroviario delle merci richiede una collaborazione transfrontaliera obbligatoria tra i gestori delle infrastrutture; invita pertanto la Commissione a proporre misure vincolanti per i gestori delle infrastrutture nel quadro del riesame della TEN-T;

34. sottolinea che lo sviluppo di servizi ferroviari ad alta velocità e di elevata qualità per i passeggeri lungo le reti centrali TEN-T deve costituire una priorità importante nei prossimi anni, al fine di creare una rete diffusa di collegamenti ferroviari ad alta velocità tra tutte le principali città europee attualmente prive di accesso a tali servizi e aumentare sensibilmente la competitività dei modi di trasporto terrestre sostenibili;
35. pone l'accento sull'importanza del trasporto per vie navigabili interne quale modalità di trasporto sostenibile ed evidenzia la necessità di garantire un'infrastruttura di grande capacità adeguata alle esigenze future così come l'affidabilità, la qualità e buone condizioni di navigabilità delle vie d'acqua, in particolare alla luce dei cambiamenti climatici; riconosce l'importante ruolo dei porti quali nodi strategici sia nella rete centrale che nella rete globale; invita la Commissione a garantire collegamenti senza soluzione di continuità tra i porti interni e marittimi della rete centrale e globale e le reti ferroviarie e stradali, al fine di agevolare la multimodalità; chiede di intervenire per garantire la diffusione transfrontaliera armonizzata dei servizi di informazione fluviale (RIS) e per agevolare l'adozione di soluzioni innovative e sostenibili nel settore;
36. chiede una tabella di marcia per lo sviluppo delle vie navigabili interne da finanziare attraverso un progetto di comune interesse nel quadro del dispositivo per la ripresa e la resilienza;
37. mette evidenza il ruolo che i collegamenti marittimi di elevata qualità rivestono, non solo nell'ambito del commercio internazionale dell'UE, ma anche per il commercio interno della stessa UE; sottolinea, in tale contesto, l'importante ruolo delle autostrade del mare nel quadro della rete TEN-T così come del trasporto marittimo a corto raggio, dato che rappresentano modalità di trasporto sostenibili; ritiene che lo scopo del pilastro delle autostrade del mare consista nel facilitare i collegamenti e i servizi marittimi di corto raggio basati sulle esigenze, integrati senza soluzione di continuità con il trasporto terrestre e a complemento dello stesso, nell'agevolare la cooperazione fra i porti marittimi e nello stimolare il loro collegamento con l'entroterra nonché nel promuovere lo sviluppo e la diffusione, previa valutazione d'impatto, di combustibili puliti e alternativi così come di soluzioni di efficienza energetica per il trasporto marittimo; invita pertanto la Commissione a valutare quali punti terminali del corridoio centrale vadano messi a disposizione come collegamenti marittimi ad altri corridoi centrali, e se è opportuno aggiornare le mappe TEN-T in linea con i risultati di tale valutazione;
38. sottolinea il ruolo cruciale rivestito dai porti marittimi e interni quali nodi strategici della rete dei trasporti che collegano il trasporto marittimo di corto raggio e d'alto mare alle reti ferroviarie e stradali, alle vie di navigazione interne e alle condotte, oltre a rappresentare il punto d'incontro delle catene logistiche di approvvigionamento; mette in rilievo l'importanza di garantire l'accessibilità dei porti TEN-T per le navi più grandi mediante misure di garanzia della capacità; mette in evidenza la dimensione transfrontaliera dei porti marittimi ed evidenzia che i porti non costituiscono soltanto un elemento del trasporto marittimo, ma sono anche, in misura crescente, un punto di incontro per tutti i

modi di trasporto, oltre a far parte dell'economia energetica, industriale e blu; prende atto dell'importanza della cooperazione e del raggruppamento delle attività nei porti così come del relativo potenziamento; ritiene che la rete TEN-T dovrebbe pertanto agevolare i progetti intesi ad aumentare le sinergie all'interno dei porti tra le infrastrutture di trasporto, energetiche e digitali e prevedere azioni volte a migliorare i collegamenti ferroviari e stradali con i porti marittimi e di navigazione interna, ove necessario, al fine di sostenere il trasferimento modale e migliorare la logistica sostenibile;

39. pone l'accento sull'importanza dei collegamenti marittimi a corto raggio per la connettività regionale, in particolare per le regioni periferiche e insulari; è del parere che i requisiti relativi alle autostrade del mare escludano i collegamenti marittimi di corto raggio; esorta pertanto la Commissione a semplificare tali requisiti nel regolamento TEN-T, al fine di porre i collegamenti marittimi su un piano di parità con quelli terrestri, tenendo conto, in particolare, dei collegamenti verso i porti della rete globale;
40. sottolinea il potenziale in termini di riduzione significativa delle emissioni legate ai trasporti marittimi offerto da investimenti nelle infrastrutture portuali che sostengono l'uso di combustibili alternativi e la transizione alla ricarica delle batterie e alla fornitura elettrica quando le imbarcazioni sono ormeggiate; sottolinea che tali investimenti dovrebbero avere una priorità particolare, in quanto costituiscono un modo per promuovere il trasporto multimodale nei porti; chiede alla Commissione di sviluppare ulteriormente gli strumenti finanziari disponibili per stimolare gli investimenti a tal fine, e di sostenere ulteriormente lo sviluppo in corso di diverse tecnologie pulite stimolando la ricerca;
41. esorta la Commissione a riconoscere il contributo più ampio che i porti possono offrire, al di là delle loro funzioni nell'ambito dei trasporti, agli sforzi di decarbonizzazione, in particolare il loro potenziale contributo allo sfruttamento dell'energia eolica sulla terraferma e in mare;
42. sottolinea che il trasporto aereo e le relative infrastrutture, quali gli aeroporti, sono essenziali per collegare l'UE a livello globale e interno, comprese le regioni rurali, scarsamente popolate, periferiche, insulari e ultraperiferiche, nonché per garantire la multimodalità, ad esempio mediante l'interoperabilità, in particolare con il trasporto ferroviario, e creare sinergie tra le agenzie competenti dell'UE; ritiene che la rete TEN-T sia uno strumento importante per accelerare la diffusione di combustibili alternativi nel settore, nonché delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, fornendo la capacità necessaria negli aeroporti delle reti centrale e globale; ritiene che l'ulteriore sviluppo dell'iniziativa Cielo unico europeo II+ sia urgente e fondamentale per garantire una connettività infrastrutturale più efficiente e sostenibile; rammenta che la crisi della COVID-19 ha evidenziato il valore del trasporto aereo per l'economia e la connettività di passeggeri e merci, mettendo pertanto in luce l'esigenza di garantirne la resilienza rispetto a nuovi rischi e crisi;
43. reputa opportuno promuovere le sinergie e le complementarità delle reti TEN-T e TEN-E e, nel contempo, garantire pienamente le opportunità di finanziamento esistenti e future e i livelli di finanziamento per lo sviluppo della TEN-T; sottolinea, a tale riguardo, che le condotte non sono considerate soltanto un elemento delle infrastrutture energetiche, ma anche un fattore chiave per la transizione verso trasporti sostenibili; riconosce il ruolo

delle condotte quale collegamento tra cluster industriali e poli di trasporto e quale mezzo di trasporto per le materie prime, e sottolinea la loro importanza per l'attuazione di determinate tecnologie di decarbonizzazione;

44. sottolinea l'esigenza che tutti gli Stati membri abbiano una rete TEN-T ben sviluppata, intelligente, sicura e sostenibile che faciliti la mobilità, la connettività e l'accessibilità territoriale in tutta l'UE, in particolare nelle regioni periferiche, nelle isole e nelle regioni ultraperiferiche, al fine di promuovere e stimolare il turismo europeo e internazionale; invita la Commissione a valutare le possibili sinergie con EuroVelo e i suoi 16 corridoi, in particolare aumentando il sostegno finanziario, al fine di promuovere un cicloturismo locale ed ecologico in Europa;

### ***Orientamento strategico***

45. mette in evidenza il valore strategico per l'UE di mantenere all'interno della rete TEN-T stretti collegamenti di trasporto con i paesi terzi e di integrare ulteriormente i paesi partner dell'area europea di libero scambio (EFTA), i Balcani occidentali e la Comunità dei trasporti dell'Europa sudorientale, nonché i paesi del partenariato orientale, come pure di promuovere una migliore connettività con le zone periferiche dell'UE; ritiene altresì opportuno, a fronte degli investimenti strategici e della crescente influenza da parte di paesi terzi in questa regione, estendere i collegamenti di trasporto TEN-T ai paesi candidati, ai paesi del Mediterraneo meridionale e del partenariato orientale e all'Asia, sulla base delle norme dell'UE e delle garanzie di reciprocità; sottolinea inoltre l'importanza strategica del Mar Mediterraneo per l'Unione e la necessità di rafforzare le infrastrutture dei paesi del Mediterraneo meridionale e delle regioni insulari dell'UE;
46. pone l'accento sull'importanza di mantenere i collegamenti TEN-T con il Regno Unito, iniziando a riconoscere quest'ultimo come "paese vicino" ai sensi dell'articolo 3, lettera b), del regolamento TEN-T, salvaguardando nel contempo l'attuazione e il completamento di progetti infrastrutturali TEN-T concordati congiuntamente e garantendo che il Regno Unito partecipi al finanziamento di tale connessione; invita la Commissione a prestare particolare attenzione alle frontiere esterne dell'UE e a monitorare l'impatto del recesso del Regno Unito sulle regioni frontaliere; ricorda il ruolo importante del Regno Unito e del cosiddetto ponte terrestre quale parte della rete TEN-T e riconosce l'impatto negativo della Brexit sulla connettività, l'accessibilità e la coesione economica tra l'Irlanda e l'Europa continentale, nonché in tutta l'isola d'Irlanda; invita la Commissione a garantire un collegamento efficace dell'Irlanda con l'Europa continentale, con particolare riferimento alle rotte marittime, attraverso la rete centrale e globale, indipendentemente dalla forma che prenderanno le future relazioni tra Unione europea e Regno Unito;
47. evidenzia che la rete TEN-T, con i suoi principali poli, ricopre una funzione strategica per l'Unione; esorta la Commissione a elaborare piani a tutela delle infrastrutture strategiche e dell'intera rete TEN-T; invita la Commissione a garantire che gli interessi strategici dell'UE, la proibizione dei prezzi di dumping, il pieno rispetto delle rigorose norme europee in materia di lavoro e il principio di reciprocità in termini di accesso agli appalti pubblici siano pienamente applicati durante le procedure di gara relative ai progetti TEN-T;

48. sottolinea l'importanza di potenziare le sinergie tra le reti transeuropee nel settore dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni e tra i rispettivi corridoi, al fine di garantire un agevole accesso al mercato e la distribuzione di combustibili alternativi per i trasporti e di tenere conto dell'evoluzione delle esigenze digitali del settore dei trasporti e dei suoi utenti;
49. sottolinea che la politica in materia di infrastrutture di trasporto offre una chiara opportunità per potenziare le sinergie tra le esigenze di difesa e la rete TEN-T, con l'obiettivo generale di migliorare la mobilità militare in tutta l'Unione, tenendo conto dell'equilibrio geografico e considerando i potenziali vantaggi per la protezione civile; insiste affinché le infrastrutture di trasporto nell'ambito delle tratte transeuropee della rete giudicate idonee a un duplice uso siano adattate rigorosamente in linea con il principio del "duplice uso", onde soddisfare le esigenze civili e di difesa; invita la Commissione a mantenere la sua proposta originaria per il finanziamento della mobilità militare nel quadro del QFP 2021-2027;
- 
- ◦
50. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.



## MOTIVAZIONE

Lo scopo principale della politica comune dei trasporti dell'UE è creare un'area comune di trasporto in tutta Europa. Il principale strumento politico a tal fine è costituito dalla politica della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), che mira a creare e sviluppare una rete europea di linee ferroviarie, strade, vie navigabili interne, rotte di navigazione marittima, porti, aeroporti e terminali ferroviari. L'obiettivo è quello di individuare e colmare le lacune, eliminare le strozzature e gli ostacoli tecnici al fine di rafforzare la coesione sociale, economica e territoriale complessiva dell'Unione.

Nonostante i progressi compiuti negli ultimi anni, è necessaria una revisione, dato che dall'ultima sono intervenuti cambiamenti impreveduti nel settore dei trasporti e appare evidente che alcuni corridoi della rete centrale subiranno ritardi e potrebbero non essere completati nei tempi previsti.

È di fondamentale importanza modernizzare le infrastrutture europee di trasporto multimodale e renderle a prova di futuro per garantire il funzionamento del mercato interno e la competitività dell'Unione europea e sostenere la transizione verso una mobilità intelligente, sostenibile, efficiente e sicura.

È importante ricordare che la legislazione esistente non ha bisogno di essere rivoluzionata. La progettazione della rete centrale, in particolare, dovrebbe subire solo piccole modifiche per non comprometterne la realizzazione prevista entro il 2030. Al fine di migliorare la coerenza tra il meccanismo per collegare l'Europa (MCE) e la TEN-T, gli adeguamenti di cui alla parte III dell'allegato sulla revisione del meccanismo<sup>1</sup> dovrebbero riflettersi nelle nuove mappe della rete TEN-T. Gli adeguamenti sono necessari per rendere più comprensibili e trasparenti gli attuali percorsi dei corridoi e per garantire che i collegamenti (transfrontalieri) mancanti e le strozzature siano presi in considerazione nella nuova TEN-T e, ove possibile, risolti. Il completamento nei tempi previsti e l'eliminazione delle strozzature e dei collegamenti mancanti sono essenziali per il successo della politica europea dei trasporti. Al tempo stesso, è importante anche monitorare e valutare le infrastrutture già costruite al fine di garantirne l'efficienza e la capacità. È essenziale che la rete centrale sia completata entro il 2030.

Al fine di garantire l'efficienza delle reti TEN-T, è importante che i sistemi di mobilità per il trasporto passeggeri e la logistica delle merci possano essere utilizzati in modo sicuro, efficiente e fluido. Occorre pertanto promuovere i collegamenti di trasporto multimodale nei nodi urbani, nei porti, negli aeroporti e nelle piattaforme. Le infrastrutture "dell'ultimo miglio" sono di grande importanza per l'efficienza complessiva della TEN-T. Pertanto, la Commissione e gli Stati membri devono lavorare a stretto contatto con le regioni e le città per migliorare le infrastrutture dell'ultimo miglio, ampliando così la portata della rete per gli utenti.

Un cambiamento fondamentale nella nuova TEN-T deve essere l'inclusione di infrastrutture di combustibili alternativi. L'integrazione di tali infrastrutture per tutti i modi di trasporto può promuovere la piena diffusione di combustibili alternativi, contribuendo così a risolvere il dilemma esistente tra domanda e offerta. La TEN-T e l'annunciata revisione della direttiva sullo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi devono andare di passo.

---

<sup>1</sup> [P8\\_TA\(2019\)0420](#).

Il sostegno alla digitalizzazione e all'innovazione di tutti i modi di trasporto dovrebbe essere al centro della prossima TEN-T. La transizione digitale renderà i trasporti più sicuri, più sostenibili e più efficienti. Negli ultimi anni si sono già registrati progressi con i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), il sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (VTMIS), i servizi d'informazione fluviale (RIS) e i sistemi per la gestione del traffico aereo (SESAR). Per essere efficienti, l'applicazione e la diffusione delle soluzioni digitali devono essere coerenti e adeguatamente coordinate in tutta l'UE. La revisione delle TEN-T dovrebbe anche tenere conto della mobilità intelligente e autonoma. La TEN-T dovrebbe garantire il rafforzamento o l'ampliamento delle infrastrutture necessarie e l'interoperabilità transfrontaliera.

La crisi COVID 19 ha evidenziato l'importanza di un'infrastruttura funzionante e ben collegata per il trasporto merci e passeggeri. Ha inoltre evidenziato l'importanza dei trasporti per l'economia nel suo complesso. È quindi importante attrezzare la rete in modo da renderla più resiliente ai nuovi rischi e alle nuove crisi. Questo necessario rafforzamento della resilienza deve essere visto nel contesto dell'autonomia strategica globale dell'Unione e delle politiche di sicurezza europee.

Una nuova dimensione della politica TEN-T riguarda lo spostamento delle forze militari all'interno e all'esterno dell'UE, come rilevato nel piano d'azione sulla mobilità militare. Attualmente, ostacoli fisici, giuridici e normativi, quali infrastrutture incompatibili e procedure doganali complesse, ostacolano questa mobilità. Per superare tali ostacoli, è necessario che le reti appropriate siano equipaggiate secondo il principio del duplice uso civile-militare delle infrastrutture per le parti pertinenti della TEN-T.

Tutti i modi di trasporto devono essere equamente rappresentati nell'ambito della nuova TEN-T. La neutralità tecnologica è importante per ridurre le emissioni complessive del settore dei trasporti, garantendo nel contempo la mobilità dei cittadini a prezzi accessibili. Si dovrebbe evitare un approccio indifferenziato alle modalità di trasporto e alle fonti di energia.

Occorre mantenere la qualità delle infrastrutture stradali e sostenere il passaggio alla mobilità stradale a basse emissioni. L'obiettivo "zero vittime" dovrebbe essere un principio guida.

Il trasporto ferroviario svolge un ruolo cruciale nella decarbonizzazione dei trasporti. Le priorità nazionali spesso conducono a uno spostamento del flusso di merci dalla ferrovia alla strada. I collegamenti ferroviari, in particolare quelli transfrontalieri e i collegamenti tra i centri economici, devono essere rafforzati. Particolare attenzione dovrebbe essere prestata anche ai collegamenti ferroviari in grado di alleggerire i percorsi di trasporto merci e passeggeri ad alta frequenza. È quindi necessario ottimizzare i corridoi ferroviari, garantendo l'interconnettività, l'interoperabilità e una sufficiente pianificazione della capacità.

Occorre garantire un miglioramento della capacità, della qualità e delle condizioni di navigabilità delle vie interne. Il trasporto sulle vie navigabili interne dipende fortemente dalla profondità dei fiumi. È quindi necessario adattare le relative infrastrutture alle sfide poste dai cambiamenti climatici. Occorre promuovere soluzioni transfrontaliere, la digitalizzazione e l'innovazione. È opportuno tener conto del ruolo transfrontaliero dei porti interni e garantire il miglioramento dei collegamenti multimodali tra i principali porti interni.

Il trasporto aereo svolge un ruolo fondamentale per la connettività all'interno dell'Unione, in particolare nelle regioni periferiche e insulari. La revisione della TEN-T può essere uno strumento importante per accelerare la diffusione di combustibili alternativi, previa valutazione d'impatto, in questo settore.

Il regolamento dovrebbe anche incoraggiare gli sforzi tesi a collegare l'Unione europea al di là delle sue frontiere esterne. Dovrebbe mirare a garantire la massima continuità della rete tra l'Unione e i suoi paesi vicini. Occorre in particolare sostenere l'integrazione dei Balcani occidentali. Lo sviluppo di una rete di trasporto secondo i principi della rete TEN-T può contribuire a integrare ulteriormente i Balcani occidentali nel mercato unico dell'Unione. Le parti interessate dei paesi candidati dovrebbero essere coinvolte nel processo di revisione, ad esempio attraverso la comunità dei trasporti dei sei paesi dei Balcani occidentali (WB6). Occorre inoltre prestare particolare attenzione alle nuove frontiere create all'interno dell'Unione a seguito del recesso del Regno Unito. In particolare, occorre tener conto degli effetti della Brexit sulle regioni del Mare del Nord e dell'Atlantico.

Numerosi studi hanno dimostrato che il completamento della rete centrale TEN-T è ostacolato da ritardi nel processo di pianificazione nazionale. La Commissione deve quindi intensificare la supervisione dell'attuazione della TEN-T. Gli strumenti già disponibili in base alle norme vigenti devono essere rafforzati e i poteri dei coordinatori europei devono essere estesi. Gli Stati membri devono prendere sul serio gli obblighi previsti dal regolamento TEN-T e rispettarli. La razionalizzazione delle procedure amministrative e giudiziarie e l'aumento della digitalizzazione sono un passo importante che gli Stati membri devono intraprendere per accelerare il compimento delle infrastrutture di trasporto.

Al fine di conseguire gli obiettivi della TEN-T sono necessari investimenti sufficienti. Tutti i pertinenti fondi dell'UE (MCE, InvestEU, Fondi strutturali e di investimento europei, Orizzonte Europa, ecc.) e i prestiti erogati dalla Banca europea per gli investimenti devono tenere conto delle esigenze specifiche del settore dei trasporti. Occorre evitare i tagli al bilancio. I finanziamenti per i progetti di trasporto possono essere compromessi dalla mancanza di coordinamento tra le istituzioni, dall'incapacità di dimostrare il valore aggiunto dei progetti finanziati, dalle difficoltà delle regioni meno sviluppate nel trarre vantaggio dai complessi meccanismi finanziari e dalla mancanza di volontà degli Stati membri nel promuovere le tratte transfrontaliere. È quindi essenziale semplificare le procedure di domanda e fornire orientamenti alle regioni e ai paesi meno sviluppati per modernizzare le loro istituzioni. Occorre inoltre rafforzare le sinergie tra le TEN-T e altri strumenti europei pertinenti al di là dell'MCE (ad esempio il FESR). Gli Stati membri dovrebbero impegnarsi pienamente a garantire un finanziamento adeguato, in particolare per i progetti transfrontalieri.

La prossima revisione del regolamento TEN-T può rimettere la rete di trasporto europea in carreggiata, purché sia eseguita in modo adeguato. Dovrà essere ambiziosa, modernizzare la TEN-T e prepararla per il futuro. Il completamento della rete transeuropea dei trasporti deve essere una priorità dell'Unione.

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

<b>Approvazione</b>	1.12.2020
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 47 -: 1 0: 1
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Leila Chaibi, Anne-Sophie Pelletier, Markus Pieper

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

47	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaïbi, Elena Kountoura, Anne-Sophie Pelletier
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
ECR	Peter Lundgren

1	0
NI	Mario Furore

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti