



**2019/2192(INI)**

22.6.2020

# **PROGETTO DI 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.....	7

## 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>,
  - 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>,
  - 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>3</sup>,
  - vista la sua risoluzione dell'11 dicembre 2018 sulla mobilità militare<sup>4</sup>,
  - vista la sua risoluzione del 15 gennaio 2020 sul Green Deal europeo<sup>5</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>6</sup>,
  - vista l'analisi panoramica n. 9/2018 della Corte dei conti europea, del 6 dicembre 2018, dal titolo "Le sfide da affrontare per un settore dei trasporti efficiente nell'UE"<sup>7</sup>,
  - visto l'articolo 54 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0000/2020),
- A. considerando che infrastrutture moderne di trasporto multimodale sono fondamentali per il funzionamento del mercato interno e per il collegamento e la competitività dell'Unione europea, oltre a consentire una mobilità sostenibile, intelligente e sicura;
- B. considerando che la rete transeuropea di trasporto (TEN-T) garantisce la coesione economica, sociale e territoriale e l'accessibilità in tutta l'UE e le sue regioni, stimolando in tal modo la crescita economica e l'occupazione, promuovendo la digitalizzazione, contrastando i cambiamenti climatici e rafforzando la resilienza;

---

<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 C 215 del 19.6.2018, pag. 152.

<sup>4</sup> Testi approvati, P8\_TA(2018)0498.

<sup>5</sup> Testi approvati, P9\_TA(2020)0005.

<sup>6</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)

<sup>7</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)

- C. considerando che gli Stati membri si sono impegnati a completare la rete centrale TEN-T entro il 2030 e la rete globale entro il 2050;
- D. considerando che la politica in materia di TEN-T dovrebbe promuovere la diffusione in tutta l'Unione di soluzioni di trasporto innovative, di soluzioni di mobilità a basse emissioni nonché di combustibili alternativi;

### *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 essenziale completare detti corridoi nei tempi previsti, eliminando le strozzature e facendo dei collegamenti mancanti una priorità, in particolare nelle sezioni transfrontaliere;
2. reputa importante sviluppare ulteriormente la rete TEN-T per concentrarsi sull'interconnessione tra la rete centrale e quella globale nelle regioni rurali, periferiche, ultraperiferiche e insulari; sottolinea che le mappe non dovrebbero subire modifiche di rilievo; invita la Commissione ad apportare tutti gli adeguamenti previsti nella revisione del meccanismo per collegare l'Europa (CEF)<sup>8</sup>;
3. esorta la Commissione a dare priorità, nel quadro della rete TEN-T, alla diffusione massiccia di combustibili alternativi per tutti i modi di trasporto, ivi compresa la messa a punto di tecnologie pertinenti, di infrastrutture di ricarica e rifornimento, di norme in materia di sicurezza, protezione e interoperabilità così come del quadro normativo per i combustibili alternativi;
4. sottolinea la necessità di promuovere ulteriormente i collegamenti di trasporto nei nodi urbani, nei porti, negli aeroporti e nelle piattaforme multimodali al fine di garantire un sistema di mobilità fluido, efficiente, intelligente e sostenibile per il trasporto di passeggeri e la logistica delle merci, promuovendo così un efficiente trasferimento modale;
5. evidenzia che l'innovazione e la digitalizzazione contribuiscono in modo determinante a rendere i trasporti più sicuri e a decarbonizzarli; 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 (ERMTS), i sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, i servizi d'informazione fluviale e i sistemi di gestione del traffico aereo (ricerca ATM nel cielo unico europeo);
6. 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;

---

<sup>8</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).

7. è del parere che le norme in materia di infrastrutture a livello della rete favoriscano la realizzazione di un autentico spazio unico europeo dei trasporti; ritiene importante modernizzare le infrastrutture esistenti alla luce dei progressi tecnologici, dell'aumento della capacità e della necessità di rafforzarne la resilienza agli effetti delle crisi, come ad esempio le pandemie;

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

8. sottolinea che, per garantire investimenti sufficienti nell'infrastruttura TEN-T, è essenziale che tutti i pertinenti fondi dell'UE (CEF, InvestEU, Fondi strutturali e di investimento europei, Orizzonte Europa, ecc.) e i prestiti della Banca europea per gli investimenti siano adattati alle esigenze specifiche del settore dei trasporti e che gli Stati membri si impegnino a garantire idonei finanziamenti; invita la Commissione a rafforzare le sinergie 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;
9. è profondamente preoccupato per i ritardi nei progetti transfrontalieri che ostacolano la tempestiva realizzazione di corridoi della rete centrale senza soluzione di continuità; invita gli Stati membri a rispettare gli obblighi loro incombenti circa le parti della rete di loro competenza e a garantire procedure amministrative efficaci, e li esorta a potenziare la digitalizzazione delle procedure amministrative
10. invita la Commissione a potenziare la propria supervisione sulla realizzazione della rete TEN-T rafforzando gli strumenti del caso e il ruolo dei coordinatori europei nella governance dei corridoi; 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;

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

11. sottolinea l'importanza di garantire infrastrutture stradali di qualità nella rete TEN-T e chiede misure volte a rafforzare ulteriormente la sicurezza stradale in linea con l'obiettivo "zero vittime" e a mantenere la sicurezza operativa lungo tutto il ciclo di vita delle infrastrutture vulnerabili;
12. 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 per migliorare le infrastrutture "dell'ultimo miglio" e le connessioni intermodali in tutta la rete TEN-T, consentendo in tal modo un uso più efficiente e senza soluzione di continuità delle infrastrutture e dei servizi;
13. ribadisce il ruolo cruciale del trasporto ferroviario nella decarbonizzazione dei trasporti; ritiene che la promozione del trasferimento modale e di un trasporto ferroviario efficiente, in particolare nel contesto transfrontaliero, debba costituire una priorità per la rete TEN-T, da attuare realizzando pienamente l'ERTMS, rimuovendo gli ostacoli all'interno della rete, assicurando l'interconnessione e l'interoperabilità e ottimizzando i corridoi ferroviari per il trasporto merci in funzione della domanda;

14. pone l'accento sull'importanza del trasporto per vie navigabili interne quale modalità di trasporto sostenibile nonché sulla necessità di garantire la capacità, la qualità e buone condizioni di navigabilità delle vie d'acqua così come collegamenti senza soluzione di continuità tra i porti della rete centrale e globale e le reti ferroviarie e stradali; chiede l'adozione di misure volte ad agevolare l'adozione di soluzioni innovative e sostenibili nel settore;
15. mette in evidenza il ruolo che i collegamenti marittimi di elevata qualità rivestono nell'ambito del commercio internazionale e interno dell'UE; 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 quali complementi sostenibili del trasporto terrestre, nell'agevolare la cooperazione dei porti marittimi e il loro collegamento con l'entroterra e 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;
16. sottolinea che il trasporto aereo è essenziale per collegare l'UE a livello globale e interno, comprese le regioni periferiche; ritiene che la rete TEN-T sia uno strumento importante per accelerare la diffusione di combustibili alternativi nel settore, fornendo la capacità necessaria negli aeroporti delle reti centrale e globale;

#### ***Orientamento strategico***

17. 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 Balcani occidentali; ritiene opportuno estendere i collegamenti di trasporto TEN-T ai paesi candidati, ai paesi del partenariato orientale e del Mediterraneo meridionale e all'Asia, sulla base delle norme dell'UE e del principio di reciprocità; invita la Commissione a prestare particolare attenzione alle frontiere in Europa e a monitorare l'impatto del recesso del Regno Unito sulle regioni frontaliere;
18. riconosce il ruolo della rete TEN-T nel rafforzare la mobilità militare in tutta l'UE; insiste affinché le tratte della rete giudicate idonee alla mobilità militare vengano sviluppate rigorosamente in linea con il principio del "duplice uso"; esorta la Commissione a elaborare piani a tutela delle infrastrutture strategiche e dell'intera rete TEN-T;
19. 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 imprevisti 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

---

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

sullo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi devono andare di passo.

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 sezioni 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.