

La revisione del regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo della rete trans europea dei trasporti TEN-T

Nell'ambito delle attività del Piano di Rafforzamento Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata redatta la presente nota di sintesi, relativa alle proposte di modifica del REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

Introduzione

L'obiettivo *Green Deal* per la decarbonizzazione del settore trasporti, con la riduzione del 90% delle sue emissioni di gas con effetto serra entro il 2050, è una delle scaturigini della proposta di modifica del Regolamento 1315/2013¹. Tale proposta intende promuovere: l'estensione della rete ai paesi terzi limitrofi; il trasporto ferroviario di passeggeri transfrontalieri e a lunga percorrenza; la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti.

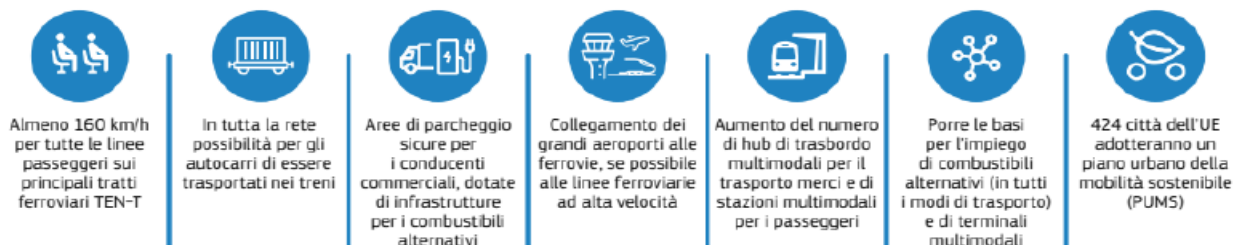
Più in particolare, i quattro obiettivi principali della revisione sono quelli di aumentare l'efficienza complessiva dei trasporti, agevolare il trasporto senza soluzione di continuità, aumentare la resilienza della rete TEN-T ai cambiamenti climatici, migliorare gli strumenti di governance della rete.

Inoltre, più recentemente, la Commissione Europea ha presentato un'ulteriore proposta di modifica al progetto, per tenere conto delle conseguenze del conflitto in corso in Ucraina.

I contenuti generali della proposta di revisione

A parere della Commissione la proposta in valutazione si incardina correttamente nel rispetto della **base giuridica** di riferimento, individuata negli artt da 170 a 172 del TFUE², rispetta il principio di **sussidiarietà** nella sua dimensione transfrontaliera e quello di **proporzionalità**, in quanto gli interventi proposti non vanno al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi strategici di fondo.

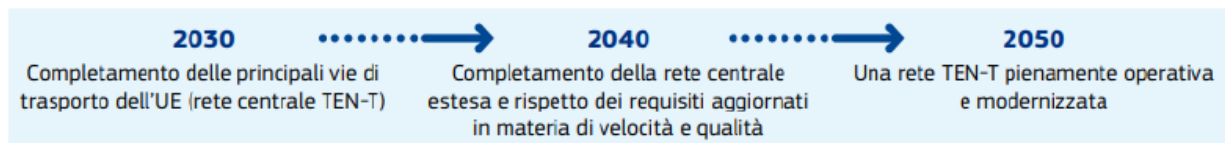
Le principali innovazioni della proposta sono riassunte nella seguente figura:



¹ REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 11/12/2013

² Il trattato sul funzionamento dell'Unione europea

La proposta prevede un ampliamento della rete con l'aggiunta di una rete centrale estesa a quelle già definite (*centrale* e *globale*) e tre tappe per il completamento delle opere per avere modi di trasporto più sostenibili e integrazione multimodale; coerenza dei nuovi progetti infrastrutturali con gli obiettivi climatici e resilienza; integrazione della rete con l'infrastruttura per la diffusione dei combustibili alternativi.

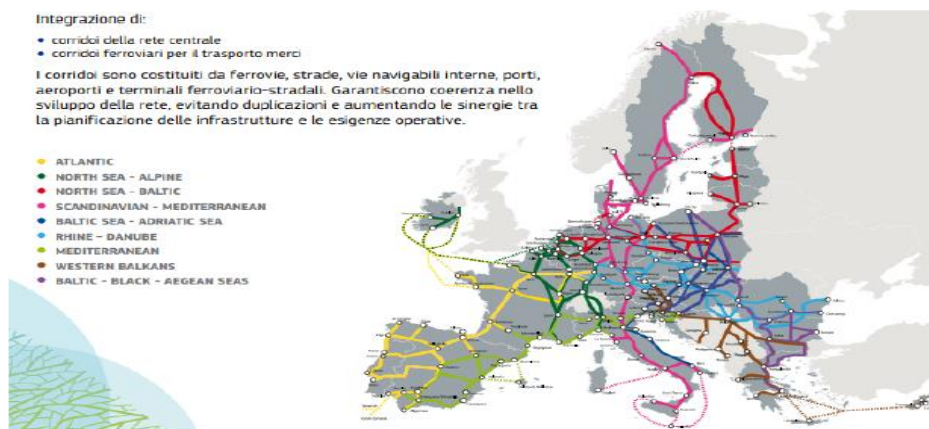


Agli ingenti costi stimati per la revisione proposta, dovrebbero corrispondere significativi benefici, in termini di crescita dei PIL nazionali, riduzione dell'inquinamento, nuovi posti di lavoro, crescita degli investimenti infrastrutturali, spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia, con relativa riduzione anche dei costi per sicurezza e incidentalità.

Nei nuovi corridoi di trasporto europei si prevedono integrati gli attuali corridoi della rete centrale e i corridoi ferroviari merci, le parti che rivestono la maggiore importanza strategica per la gestione dei flussi di trasporto sostenibili e multimodali e per lo sviluppo di infrastrutture interoperabili. Essi sarebbero³:

- Atlantico
- **Mare del Nord – Alpi**
- Mare del Nord – Baltico
- **Scandinavo – Mediterraneo**
- **Mar baltico – Mar Adriatico**
- Reno – Danubio
- **Mediterraneo**
- Balcani Occidentali
- Mar Baltico – Mar Nero – Mar Egeo

La nuova mappa della rete TEN-T nella proposta di revisione



Coniugando obiettivi di sostenibilità, coesione, efficienza e maggiori benefici per tutti gli utenti, i progetti di interesse comune devono:

- 1) Contribuire ad almeno due degli obiettivi generali indicati dall'art.4 della proposta;

³ In neretto sono indicati i corridoi che interessano il territorio italiano. Di particolare rilievo per il nostro Paese il prolungamento (da Ravenna a Bari) del terminale del corridoio Mar Baltico – Mar Adriatico.

- 2) Essere economicamente sostenibili sulla base di un rapporto costi/benefici sotto il profilo socio-economico;
- 3) Possedere un valore aggiunto europeo.

Nella proposta di revisione la rete si compone di: infrastrutture di trasporto (ferroviario, marittimo, stradale, aereo, per vie navigabili interne, trasporto multimodale e presso i nodi urbani), infrastrutture per la diffusione dei combustibili alternativi, sistemi TIC per i trasporti. Essa è pianificata, sviluppata e gestita in modo efficiente sotto il profilo delle risorse, nel rispetto dei requisiti ambientali applicabili a livello europeo e nazionale, attraverso lo sviluppo di infrastrutture nuove, la manutenzione di quelle esistenti, la loro interconnessione, la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica per i combustibili alternativi, la diffusione di nuove tecnologie dell'informazione, sinergie con altre reti, lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici e ai disastri provocati dall'uomo.

Nella realizzazione dei corridoi devono essere prioritarie le misure necessarie a sviluppare:

- una rete ferroviaria per trasporto merci e passeggeri ad alte prestazioni e interoperabile in tutta l'UE e (per la rete passeggeri) in grado di collegare tutti i nodi urbani;
- un'infrastruttura senza soluzione di continuità per le vie navigabili interne, il trasporto aereo e il trasporto marittimo;
- una rete di infrastrutture adeguate per i combustibili alternativi e per la circolazione di veicoli ad emissione zero;
- soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili;
- l'integrazione multimodale della catena logistica;

Tra gli obiettivi prioritari della rete figurano i seguenti:

- incrementare l'attività di modalità di trasporto merci e passeggeri più sostenibili e in grado di ridurre le emissioni di gas ad effetto serra;
- garantire accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'UE;
- garantire un livello ottimale di integrazione e interoperabilità tra i diversi modi di trasporto;
- realizzare i collegamenti mancanti;
- realizzare infrastruttura per la circolazione dei veicoli a emissioni zero;
- mantenere e migliorare le infrastrutture esistenti in termini di sicurezza, protezione, efficienza del trasporto, resilienza ai cambiamenti climatici e alle catastrofi;
- implementare e diffondere sistemi basati sulle tecnologie digitali e dell'informazione.

Principali disposizioni specifiche della proposta

Nel settore ferroviario, entro il 2050 gli Stati membri dovranno elettrificare interamente l'infrastruttura ferroviaria della rete globale, che dovrà essere interoperabile e rispondente a specifiche disposizioni tecniche, quali:

- l'adozione dello scartamento nominale standard europeo (1435 mm) nello sviluppo di nuove linee e un piano di migrazione a tale standard per quelle esistenti;
- assicurare un carico per asse di almeno 22,5 tonnellate e la circolazione di treni merci di almeno 740 m di lunghezza;
- l'idoneità al trasporto di semirimorchi sui vagoni ferroviari.

Entro il 2040 l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa deve consentire una velocità minima prevalente di 100 Km/h per le merci e 160 Km/h sulle linee passeggeri e, in tutta l'UE, sarà progressivamente adottato il sistema di gestione del traffico ferroviario ERTMS.

Entro il 2030 gli Stati membri devono assicurare la qualità dei servizi ferroviari, garantendo:

- un tempo di stazionamento merci alle frontiere non > di 15 min.;
- l'arrivo in orario o con un ritardo massimo di 30 min. per il 90% dei treni merci che attraversano una frontiera di un corridoio di trasporto europeo.

L'infrastruttura per le vie navigabili interne comprende: fiumi, canali, laghi ed infrastrutture collegate (chiuse, ponti, invasi, porti interni etc.). Entro il 2030, i porti della rete centrale devono:

- essere collegati all'infrastruttura stradale o ferroviaria;
- avere almeno un terminale merci multimodale aperto a tutti gli operatori.

Entro il 2040 devono essere dotati di impianti per migliorare le prestazioni ambientali delle navi nei porti.

Inoltre, entro il 2050, ciascun porto deve:

- avere un volume di trasbordo merci annuo superiore a 500.000 tonnellate;
- essere collocato sulla rete delle vie navigabili interne della rete transeuropea dei trasporti.

In sostituzione delle Autostrade del mare si istituisce lo **spazio marittimo europeo**, costituito dall'infrastruttura del trasporto marittimo della rete centrale e della rete globale (porti, infrastrutture, canali, accessi, attività e sistemi collegati etc).

Un porto marittimo della rete globale deve rispondere ad almeno uno dei seguenti requisiti:

- volume totale annuo del traffico passeggeri superiore allo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione;
- volume totale annuo della movimentazione delle merci superiore allo 0,1% del volume totale annuo del traffico di tutti i porti marittimi dell'Unione;
- essere collocato su un'isola in cui costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS⁴ nella rete globale;
- essere situato in una regione ultraperiferica, o periferica, ad un raggio di 200Km dal porto più vicino nella rete globale.

Per i porti della rete centrale e globale gli Stati membri devono provvedere affinché:

- vi sia installata l'infrastruttura per i combustibili alternativi;
- siano dotati delle infrastrutture per migliorare le prestazioni ambientali delle navi;
- siano implementati i sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (VTMIS)⁵ e SafeSeaNet;
- siano implementate le interfacce uniche marittime nazionali per la trasmissione di informazioni per gli scali nei porti, in conformità con il Regolamento UE 2019/1293.

L'infrastruttura di trasporto stradale comprende strade che svolgono un ruolo importante nel trasporto merci e passeggeri a lunga distanza, collegano i principali centri urbani ed economici e sono interconnesse con altri modi di trasporto.

Sulla rete centrale e sulla rete centrale estesa gli Stati membri devono, tra l' altro, garantire:

- il più alto livello di sicurezza e protezione ambientale nella progettazione, costruzione e ammodernamento delle strade;
- la conformità delle gallerie di lunghezza > 500m alla Direttiva 2004/54 CE;
- interoperabilità dei sistemi di riscossione dei pedaggi (UE2019/520);
- la conformità di sistemi di trasporto intelligenti;

⁴ L'Unione europea ha istituito una nomenclatura statistica comune delle unità territoriali, denominata «NUTS», per permettere la rilevazione, la compilazione e la diffusione di statistiche regionali armonizzate nell'UE

⁵ Vessel Traffic Management and Information Service - Rete/sistemi d'informazione e di gestione del traffico marittimo transeuropeo

- la conformità delle infrastrutture per i combustibili alternativi alla relativa proposta presentata all'interno di "Fit for 55".

Entro il 31/12/2025 sulla rete centrale, ed entro il 31/12/2030 sulla rete globale, gli Stati devono garantire l'implementazione e l'uso di sistemi per la sicurezza, per la raccolta di dati sul traffico stradale e per fornire informazioni di base sulla viabilità utili alla sicurezza stradale.

Entro il 31/12/2030 sulla rete centrale e sulla rete centrale estesa, ed entro il 31/12/2050 sulla rete globale, devono essere garantite aree di sosta ogni 60 km, dotate di adeguato spazio di parcheggio, attrezzature di protezione e sicurezza. Ulteriori requisiti devono essere rispettati entro il 31/12/2040 sulla rete centrale e sulla rete centrale estesa, ed entro il 31/12/2050 sulla rete globale.

L'infrastruttura del trasporto aereo comprende lo spazio aereo, le rotte e le vie aeree; gli aeroporti e le relative infrastrutture e attrezzature; le connessioni con gli altri modi della rete; sistemi ATM/ANS e relative attrezzature, anche spaziali; le infrastrutture per i combustibili alternativi e per la fornitura di elettricità agli aerei in stazionamento; le infrastrutture per la produzione in loco di combustibili alternativi, per il miglioramento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni acustiche e ambientali e che incidono sul clima, generate anche dai servizi a terra, dalle operazioni degli aeromobili e dal trasporto di passeggeri (etc.).

Un aeroporto della rete globale deve soddisfare i seguenti requisiti:

- un volume totale annuo di traffico merci pari allo 0,2% del corrispondente volume totale annuo di tutti gli aeroporti UE;
- un volume totale annuo di traffico passeggeri pari ad almeno lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo di tutti gli aeroporti UE.

Gli Stati membri devono assicurare, entro il 31/12/2030 per la rete centrale, ed entro il 31/12/2050 per la rete globale, il collegamento degli aeroporti della rete con la rete ferroviaria a lunga distanza e ad alta velocità e alla rete stradale.

I nodi urbani sono il punto di partenza o la destinazione finale per passeggeri e merci che si spostano sulla rete e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi. E' quindi essenziale garantire che non vi siano ostacoli al trasporto multimodale come le strozzature di capacità o un'insufficiente connettività della rete. I nodi comprendono:

- l'infrastruttura di trasporto nel nodo urbano che fa parte della rete, varianti comprese, e che aumenta le prestazioni della rete;
- i punti di accesso alla rete quali stazioni ferroviarie multimodali, terminale merci multimodali, porti o aeroporti;
- i collegamenti di primo e ultimo miglio tra e verso tali punti di accesso.

Entro il 31/12/2025 gli Stati membri devono garantire l'adozione nei nodi urbani di un PUMS⁶ a lungo termine per merci e passeggeri. Entro il 31/12/2030 gli Stati membri dovranno realizzare interconnessioni sostenibili sicure e senza soluzione di continuità:

- per il trasporto passeggeri e merci un'interconnessione sostenibile tra i modi di trasporto ferroviario, stradale, aereo e se opportuno, l'infrastruttura delle vie navigabili interne e marittime;
- per il trasporto passeggeri la possibilità di accedere a informazioni, prenotazioni, pagamenti e biglietti attraverso servizi digitali;
- lo sviluppo di nodi passeggeri multimodali per favorire i collegamenti del primo e dell'ultimo miglio, dotati di almeno una stazione di ricarica per i combustibili alternativi.

Entro il 31/12/2040 dovranno sviluppare almeno un terminale merci multimodale all'interno o in prossimità del nodo urbano.

⁶ Piano urbano di mobilità sostenibile

Lo scorso maggio il MIMS (ora MIT) ha trasmesso l'integrazione di una precedente relazione (aprile '21), operando una valutazione dettagliata dell'impatto della proposta per l'Italia, prospettando alcune criticità ed indicando l'opportunità di chiedere modifiche di diversi aspetti nel corso del negoziato.