



*Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

NUCLEO DI VALUTAZIONE ATTI UE

- E, p.c.
- Alla Presidenza del Consiglio dei ministri  
Dipartimento per le politiche europee  
Servizio informative parlamentari e Corte di giustizia UE
  - Ai Nuclei di valutazione degli atti UE di  
Ministero dello Sviluppo economico  
Ministero degli Affari esteri  
e della cooperazione internazionale
  - Al Capo Dipartimento per la mobilità sostenibile
  - Al Capo Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
  - Al Capo Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
  - Alla Dott.ssa Grazia Maria Cacopardi

**Oggetto:** **Richiesta di relazione (articolo 6 legge n. 234 del 2012) sulla Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.**

In riscontro alla nota di codesto Dipartimento di pari oggetto prot. n. 1141 del 9 febbraio 2022, si trasmettono, in allegato, la relazione prevista dall'articolo 6 della legge n. 234 del 2012 e la tabella di corrispondenza sulla Proposta di Regolamento indicata in oggetto.

IL COORDINATORE  
(Cons. Chiara Palermo)



*Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

**Relazione**

**ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012**

**Oggetto dell'atto:**

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013

- **Codice della proposta:** COM(2021) 812 final del 14/12/2021
- **Codice interistituzionale:** 2021/0420(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

\*\*\*

**Premessa: finalità e contesto**

La proposta legislativa di revisione del regolamento (UE) n.1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) costituisce un'azione chiave del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile ed intelligente. Essa è inoltre collegata alle politiche delle reti transeuropee nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni e, in termini di finanziamenti, al regolamento sul Meccanismo per Collegare l'Europa (MCE), che ne definisce i progetti di interesse comune ammissibili al finanziamento, e al dispositivo per la ripresa e la resilienza.

In termini settoriali, la proposta è allineata alle politiche ambientali e climatiche dell'Unione (Direttiva quadro sulle acque, Direttiva Uccelli, Direttiva Habitat, ecc.) e i requisiti in essa indicati sono conformi agli obiettivi e alle esigenze pertinenti degli altri settori di trasporto (normativa sull'interoperabilità ferroviaria, sulla sicurezza stradale, ecc.). Anche le prestazioni del regolamento TEN-T in termini di migliore qualità del servizio e adozione di infrastrutture di ricarica/rifornimento dipendono da sforzi coordinati con i relativi settori strategici, con particolare riferimento alla proposta AFIR e ai sistemi intelligenti di trasporto (ITS). Tale dipendenza intrinseca è rinvenibile anche in altre iniziative che fanno parte del piano d'azione della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, quali, ad esempio, la revisione del regolamento sui corridoi ferroviari merci, la revisione del pacchetto sulla mobilità urbana.

L'obiettivo del regolamento TEN-T è quello di costruire una rete multimodale ed efficace a livello europeo per tutte le modalità di trasporto e per i collegamenti di ultimo miglio dei nodi della rete.

I problemi affrontati dalla revisione sono l'insufficienza o l'incompletezza delle norme in materia di infrastrutture TEN-T, la mancanza di integrazione delle norme per le infrastrutture per i combustibili alternativi sulla rete TEN-T; inoltre essa soffre della presenza di strozzature della capacità e di una connettività insufficiente verso tutte le regioni, ostacolando la multimodalità; in aggiunta gli strumenti di governance non

appaiono adeguati rispetto alle nuove esigenze e la progettazione della rete TEN-T necessita di una revisione al fine di aumentare la coerenza con le altre politiche.

La revisione del regolamento TEN-T mira, pertanto, al conseguimento di quattro obiettivi principali:

- rendere i trasporti più ecologici mettendo a disposizione un'infrastruttura adeguata per alleviare la congestione e ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento di aria e acqua, rendendo ogni modo di trasporto più efficiente, e caratterizzata da soluzioni di trasporto modale più sostenibili riducendo le esternalità negative;
- agevolare il trasporto senza soluzione di continuità ed efficiente, promuovendo la multimodalità e l'interoperabilità tra i modi di trasporto TEN-T ed integrando al meglio i nodi della rete;
- aumentare la resilienza della rete TEN-T rispetto ai cambiamenti climatici e ad altri rischi naturali o a disastri provocati dall'uomo;
- migliorare l'efficienza degli strumenti di governance della rete TEN-T, razionalizzare gli strumenti di comunicazione e monitoraggio e riesaminare la progettazione della rete TEN-T.

L'obiettivo da raggiungere, in conclusione, attraverso la revisione di tale politica è la costruzione entro il 2050 di una rete transeuropea dei trasporti affidabile, continua e di elevata qualità che garantisca una connettività sostenibile senza interruzioni fisiche, strozzature o collegamenti mancanti. Tale rete contribuirà al funzionamento del mercato interno, alla coesione economica, sociale e territoriale nonché agli obiettivi del Green Deal attraverso uno sviluppo graduale, con fasi intermedie al 2030 e al 2040, e la definizione dei tracciati dei corridoi europei di trasporto che sostituiranno gli attuali Corridoi della rete centrale e i Corridoi ferroviari merci.

## **A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**

### **1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica**

La proposta rispetta il principio di attribuzione, la cui centralità impone che ogni iniziativa UE sia puntualmente fondata su una disposizione del Trattato. Gli atti europei devono dunque precisare la base giuridica, ovverosia la norma del Trattato che legittima l'esercizio di tale competenza da parte delle istituzioni sovranazionali.

Ciò premesso, il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) (articoli da 170 a 172) sancisce, la costituzione e lo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Nel quadro di un sistema di mercati aperti e concorrenziali, l'azione dell'Unione mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche. Per conseguire tali obiettivi, di cui all'articolo 170, l'Unione stabilisce un insieme di orientamenti, oggetto della proposta in questione, che contemplino gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee; in detti orientamenti sono individuati progetti di interesse comune. L'Unione intraprende, altresì, ogni azione che si riveli necessaria per garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, e può appoggiare progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri, individuati nell'ambito degli stessi orientamenti. Inoltre, l'Unione può contribuire al finanziamento negli Stati membri, mediante il Fondo di coesione istituito conformemente all'articolo 177 (a cui l'Italia non è eleggibile), di progetti specifici nel

settore delle infrastrutture dei trasporti. Per garantire l'interoperabilità delle reti è altresì prevista la cooperazione con paesi terzi (articolo 171 TFUE). Infine, l'art. 172 stabilisce che gli orientamenti e le altre misure di cui all'articolo 171, paragrafo 1, siano adottati dal Parlamento europeo e dal Consiglio, che deliberano secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni e che gli orientamenti ed i progetti di interesse comune che riguardano il territorio di uno Stato membro esigono l'approvazione dello Stato membro interessato.

## **2. Rispetto del principio di sussidiarietà**

In base all'art.4 TFUE, l'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri nel settore specifico delle reti transeuropee (lett. h). Come noto, conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, TUE, l'intervento delle istituzioni dell'Unione a norma del principio di sussidiarietà presuppone che siano soddisfatte tre condizioni: (a) non si deve trattare di un settore di competenza esclusiva dell'Unione (competenza non esclusiva); (b) gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri (necessità); (c) l'azione può, a motivo della portata o degli effetti della stessa, essere conseguita meglio a livello di Unione (valore aggiunto). Pertanto, la proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto la dimensione europea della politica TEN-T richiede in modo specifico l'intervento a livello europeo poiché si estende oltre i confini dei singoli Stati membri, con il fine di raggiungere connettività e interoperabilità a livello transfrontaliero e con l'obiettivo finale di stabilire un unico sistema di reti europee che i singoli Stati non riuscirebbero conseguire in misura sufficiente date le priorità nazionali segnatamente di rilevanza interna. Inoltre, l'Unione consente un'attuazione più rapida e una riduzione dei costi in caso di azione congiunta degli Stati membri in un approccio unitario coerente. Le reti sono infatti stabilite per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, volte a realizzare il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale. Il valore aggiunto della politica TEN-T è quindi riconosciuto, sin dalla costituzione delle reti, dagli Stati membri, dalle regioni, dalle città e dai portatori di interessi del settore. Il riconoscimento del valore aggiunto dell'UE della rete TEN-T è stato altresì una delle conclusioni principali della valutazione dell'attuale regolamento TEN-T. Infatti, concentrare gli sforzi verso la creazione di una rete di trasporto comune a livello europeo rientra in una visione i cui benefici si spingono oltre l'azione a livello nazionale. Preme segnalare due aspetti che rimarranno nell'ambito delle competenze degli Stati membri: la mobilità urbana che, nella proposta, viene sì rafforzata con l'introduzione di una più estesa rete di nodi urbani ma limitatamente agli aspetti di interconnessione del traffico urbano con quello interregionale e internazionale e la manutenzione delle infrastrutture per cui si prevedono norme per garantire la resilienza e la continuità dei livelli di qualità delle stesse.

## **3. Rispetto del principio di proporzionalità**

Circa l'adeguatezza dei mezzi impiegati dalla proposta al fine voluto, va segnalato che l'opzione politica prescelta nella proposta non appare andare oltre quanto necessario per conseguire gli obiettivi strategici generali e ciò è stato dimostrato anche nella valutazione del regolamento (UE) n. 1315/2013 e nell'analisi dello scenario di base della valutazione d'impatto per la revisione di tale regolamento. Di conseguenza le opzioni strategiche rispettano il principio di proporzionalità.

Tuttavia, nel corso del negoziato si valuteranno attentamente gli impatti dei singoli requisiti tecnici proposti per i diversi settori e ranghi di rete, al fine di verificarne il livello di ambizione, soprattutto in ambito ferroviario, in vista dell'anticipazione delle scadenze

per il completamento di alcune norme e tratte della rete dal 2050 al 2040, e valutarne l'applicazione sotto alcune condizioni, pur condividendo gli obiettivi generali prefissati. Ampio sostegno, infatti, è stato segnalato nelle attività di consultazione in favore di una rete TEN-T concentrata su una combinazione di misure destinate alla decarbonizzazione, alla digitalizzazione e alla realizzazione di infrastrutture fisiche.

## **B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali**

### **1. Valutazione del progetto e urgenza**

La valutazione delle finalità generali della proposta è complessivamente positiva in quanto i problemi individuati, che hanno indotto la revisione del Regolamento, sono legati a standard incompleti e insufficienti per le infrastrutture TEN-T rispetto agli obiettivi prefissati, come ad esempio la necessità di specificare ed integrare meglio le norme per l'infrastruttura per i combustibili alternativi sulla rete TEN-T o per la mobilità urbana; l'esigenza di rimuovere le strozzature presenti nella rete in termini di capacità e connettività verso tutte le regioni; il bisogno di incrementare la sicurezza e l'affidabilità dell'infrastruttura TEN-T e modificare alcuni approcci di Corridoio o legati allo spazio marittimo europeo. Oltre a questi aspetti, anche alcuni strumenti di governance necessitano di adeguamenti. Aspetto non di meno rilievo è l'esigenza di riconfigurare la rete TEN-T in vista degli obiettivi attesi per le scadenze fissate, anche attraverso l'introduzione di un livello di rete cosiddetta Centrale "estesa" corrispondente ad un orizzonte temporale intermedio, al fine di rispecchiare anche i progressi compiuti e rendere la rete coerente con le nuove politiche. Pertanto, il progetto assume urgenza proprio in considerazione della realizzazione delle nuove misure entro i tre scenari 2030-2040 e 2050.

La revisione degli orientamenti TEN-T intende, quindi, conseguire quattro obiettivi principali: rendere i trasporti più ecologici ponendo in essere un'infrastruttura adeguata a ridurre la congestione e le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento attraverso incentivi per lo shift modale verso forme di trasporto più sostenibili, mediante l'introduzione di nuove disposizioni TEN-T. In secondo luogo, mira ad agevolare il trasporto fluido ed efficiente, promuovendo la multimodalità e l'interoperabilità tra i modi di trasporto TEN-T e integrando meglio i nodi urbani nella rete. In terzo luogo, si propone di aumentare la resilienza della rete TEN-T rispetto ai cambiamenti climatici e ad altri disastri naturali o provocati dall'uomo. Da ultimo, punta a migliorare l'efficienza degli strumenti di governance della rete TEN-T, a razionalizzare gli strumenti di comunicazione e monitoraggio e a riesaminare la configurazione della rete TEN-T. Si segnala che in relazione alle principali misure di nuova introduzione nell'atto vi sono delle proposte di modifica ritenute necessarie od opportune da presentare in fase negoziale.

### **2. Conformità del progetto all'interesse nazionale**

Va sottolineato che dai risultati delle attività di consultazione emerge che un'ampia maggioranza dei portatori di interesse ha espresso la propria preferenza a favore di misure destinate alla decarbonizzazione, alla digitalizzazione e alla realizzazione di infrastrutture fisiche, in linea con la filosofia della proposta.

L'Italia è attraversata da 4 corridoi multimodali e da una fitta rete di trasporto che deve essere completata entro le scadenze del 2030 (rete Centrale) e del 2050 (rete Globale) nonché mira a sviluppare le priorità orizzontali legate alle Autostrade del Mare e al sistema europeo di segnalamento e controllo ferroviario ERTMS.

Pertanto, tutte le modifiche apportate nella proposta hanno un impatto sostanziale da un lato, sui livelli di qualità ed efficienza delle reti TEN-T attesi per il futuro, e, dall'altro, sul

livello di investimenti necessari per soddisfare i requisiti provenienti per la maggior parte da finanziamenti pubblici (fondi pubblici nazionali, fondi UE) stimati a livello UE in circa 244,2 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050.

Ciò premesso, si accoglie, in linea generale, con favore la proposta le cui disposizioni possono ritenersi in linea con l'interesse nazionale, in quanto essa rappresenta un salto di qualità introducendo norme più ambiziose per tutti i modi di trasporto al fine di contribuire alla decarbonizzazione, alla digitalizzazione, alla resilienza e alla sicurezza del sistema delle reti. Cionondimeno, in relazione alle principali misure di nuova introduzione nell'atto sussistono delle proposte di modifica ritenute necessarie od opportune da presentare in fase negoziale soprattutto in considerazione dei maggiori oneri previsti in termini di investimenti.

A livello generale la proposta mantiene sostanzialmente la struttura della rete e le scadenze per il completamento, ma aggiunge la nuova articolazione della rete Centrale Estesa con scadenza intermedia (2040) per garantire un approccio graduale verso il 2050. In tal modo, accelera il completamento della rete TEN-T anticipando la scadenza per l'implementazione di alcuni requisiti (ERTMS) e il completamento di alcune tratte della rete dal 2050 al 2040, prevedendo l'introduzione di ambizioni parametri infrastrutturali e operativi oltre quelli già previsti dal vigente Regolamento. La rete Centrale Estesa individua le sezioni prioritarie della rete Globale che hanno maggiore rilevanza per i flussi di traffico, principalmente di elevato valore aggiunto e dispone che le stesse facciano parte dei tracciati di Corridoio e debbano rispettare tutti i requisiti fissati per la rete Centrale, al 2040 invece che al 2050. Tra le sezioni di inclusione nella rete Centrale estesa per l'Italia si evidenzia con favore l'inclusione della dorsale adriatica (da Ancona a Foggia) che rientra anche nel Corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico, la linea "Taranto-Sibari-Paola" e la linea "Palermo-Messina" e numerose altre sezioni che appartengono ai Corridoi ferroviari merci e che in taluni casi creano parallelismi con le linee della rete Centrale.

La proposta introduce un nuovo concetto per i corridoi: i Corridoi Europei di Trasporto. Essi garantiscono l'allineamento geografico dei vigenti strumenti di corridoio (Corridoio della rete Centrale e Corridoio Ferroviario Merci) rafforzando ulteriormente il coordinamento tra i due strumenti. Tale misura dovrebbe consentire di ottimizzare gli strumenti ed evitare duplicazioni, ad esempio l'obbligo di elaborare piani di investimento ai sensi del regolamento sui corridoi ferroviari merci, che dovrebbe essere semplicemente eliminato in quanto tali piani di investimento si sovrappongono ai piani di lavoro che vengono preparati regolarmente dai coordinatori europei della rete TEN-T. In merito alle modifiche al regolamento UE n. 913/2010 (art.64), si rimanda alla Relazione specifica qui allegata.

Tale nuovo assetto ha portato a ridisegnare i tracciati dei 9 Corridoi che hanno visto l'introduzione di un nuovo Corridoio che attraversa i Balcani Occidentali, di interesse anche per l'Italia. L'approfondimento dei tracciati potrà indurre proposte di modifica in sede di negoziato.

Nei progetti di interesse comune, la Commissione ha introdotto la possibilità di richiedere di identificare un'entità unica per la costruzione e la gestione di progetti transfrontalieri, inserendo il Coordinatore come osservatore negli organismi direttivi delle stesse entità. Nei progetti italiani, la costituzione di un promotore transfrontaliero ha indubbiamente consentito di velocizzare le procedure per l'ottenimento delle autorizzazioni da parte delle autorità nazionali e dei contributi europei e ha anche consentito di accelerare le decisioni transnazionali finalizzate allo sviluppo di attività di progettazione e costruzione. Anche lo status di osservatore assunto dal Coordinatore europeo ha avuto gli stessi effetti positivi. In merito al fatto che potrebbe essere la Commissione europea a richiedere agli



Stati membri di istituire un organismo comune per i progetti transfrontalieri, si rileva che sono stati gli Stati membri a creare autonomamente l'entità transnazionale, attraverso un accordo bilaterale, senza alcun vincolo imposto dalla Commissione. Si ritiene che la Commissione potrebbe quindi raccomandare questo tipo di approccio invece che richiederlo obbligatoriamente con atto di esecuzione.

Nella proposta viene mantenuto l'approccio al coinvolgimento e alla cooperazione con i paesi terzi per cui si segnala, tra le altre priorità, l'intenzione di facilitare il trasporto marittimo e lo sviluppo delle rotte di corto raggio. La visione dell'UE sull'estensione della TEN-T ai paesi terzi è affrontata, altresì, in una comunicazione distinta della Commissione (COM(2021) 820 final).

In aggiunta, tra le principali novità emerge, inoltre, l'innovativo concetto delle "Autostrade del Mare" trasformato nel più ampio "Spazio Marittimo Europeo" che, superando la complessità del precedente approccio, sulla base di un processo di semplificazione e integrazione, ha condotto, con forte interesse nazionale, ad un concetto globale e integrato che contempla porti, la navigazione e tutti gli altri elementi dell'infrastruttura marittima, ivi inclusi i sistemi ICT e le infrastrutture per l'adozione dei carburanti alternativi. Si ritiene di poter suggerire di aggiungere un riferimento all'utilizzo di regimi di eco-incentivazione, in linea con la posizione espressa dall'Italia in più occasioni istituzionali.

Ovviamente a tali riconfigurazioni si collega la volontà di rafforzare i requisiti in linea con la necessità di contribuire agli obiettivi del Green Deal europeo per tutti i modi di trasporto. La proposta definisce misure destinate a sostenere un allineamento di norme e requisiti tra i due livelli di rete (rete Globale e rete Centrale/Centrale Estesa) in settori quali l'infrastruttura ferroviaria, i combustibili alternativi o i nodi urbani. Si prevede che l'introduzione di una nuova norma ferroviaria per il trasporto di passeggeri (ad es. velocità di linea: 160 km/h), così come per il profilo di carico P400 (che consente la circolazione di semirimorchi sui vagoni ferroviari) nonché l'estensione di talune norme ferroviarie dalla rete Centrale a quella Globale, che aumenteranno l'attività di trasporto ferroviario. Ciò si riflette anche in una quota maggiore di trasporto ferroviario nella ripartizione modale a scapito del settore stradale. Queste specifiche norme appaiono piuttosto sfidanti e richiedono maggiori investimenti e per tali motivi alcune modifiche appaiono necessarie ed opportune. Vengono introdotte, in aggiunta, ulteriori misure per far progredire l'interoperabilità e l'accessibilità della rete.

Inoltre, i requisiti operativi fissati dalla Commissione sulle linee merci dei corridoi di trasporto europei sono ambiziosi ma necessari per migliorare l'efficienza del trasporto ferroviario, tuttavia richiedono il coinvolgimento di altri attori oltre ai gestori delle infrastrutture.

Nel settore stradale, particolare attenzione è rivolta alla sicurezza ed al miglioramento delle condizioni per le aree di sosta e i parcheggi per gli autotrasporti regionali e di lunga percorrenza.

L'ammodernamento dell'infrastruttura per il trasporto ferroviario combinato e dei terminali è un altro elemento importante per garantire che il trasporto intermodale avvenga principalmente mediante trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o marittimo a corto raggio e che le tratte iniziali e/o finali effettuate su strada siano più brevi possibili. La proposta prevede che entro due anni dall'entrata in vigore del Regolamento, gli Stati membri effettuino un'analisi di mercato e prospettiva sui terminali merci multimodali sul loro territorio.

Nel settore aereo, tra gli elementi principali, rimane l'obbligo di collegare gli aeroporti della rete Centrale alla rete ferroviaria di lunga distanza compresa la rete ferroviaria ad alta velocità, e all'infrastruttura del trasporto stradale (entro il 31 dicembre 2030) e gli

aeroporti della rete Globale con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a quattro milioni di passeggeri (entro il 31 dicembre 2050) salvo ove limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative impediscano tali collegamenti. Oltre al citato Spazio Marittimo Europeo, i porti marittimi, trattandosi dei punti di ingresso e di uscita per l'infrastruttura terrestre della rete transeuropea dei trasporti, svolgono un ruolo importante in veste di nodi multimodali transfrontalieri che fungono non soltanto da nodo di trasporto, ma anche da punti di accesso per il commercio, da distretti industriali e da poli dell'energia. Il trasporto marittimo a corto raggio può fornire un contributo sostanziale alla decarbonizzazione dei trasporti trasportando più merci e passeggeri.

Per la navigazione interna attenzione è rivolta a livello nazionale al Sistema Idroviario padano-veneto fino allo sbocco nel mare, si ritiene quindi di dover considerare oltre alle conche anche la fattispecie lagunare.

Per tutti i settori di trasporto, la proposta garantisce il pieno allineamento con le disposizioni derivanti dalle altre iniziative politiche nei settori dei combustibili alternativi (AFIR).

Per quanto attiene alla mobilità urbana, si segnala condivisione verso l'introduzione innovativa della rete di nodi urbani, con l'introduzione di requisiti specifici relativi alla gestione del traffico di passeggeri e merci da/per le città. Ovviamente avendo introdotto nodi con oltre 100.000 abitanti, i requisiti si estendono ad un insieme di nodi per l'Italia in numero pari a 49. La proposta, tenuto conto dell'attuale assetto normativo interno e della tempistica ivi riportata, presenta importanti elementi di coerenza con le disposizioni vigenti in materia di PUMS. In particolare, la normativa italiana attualmente già prevede un obbligo di redazione dei PUMS per le città superiori a 100.000 abitanti e dal 1/1/2023, l'adozione dei PUMS rappresenta condizione obbligatoria per l'accesso ai finanziamenti per il trasporto rapido di massa e per la mobilità ciclistica. Si ritiene pertanto accoglibile la scelta della rete dei nodi urbani italiani. Al riguardo solo 5 città al momento non sarebbero obbligate dalla normativa italiana a fare il PUMS, perché sotto i 100mila abitanti, ma comunque tre di loro lo dovrebbero fare entro il 2025, come da previsioni del "Piano energia e Clima" che estende l'obbligo a quelle città con più di 50 mila abitanti dal 2025.

La proposta mira, altresì, ad aumentare la qualità della rete TEN-T e a garantire che tale qualità sia preservata per tutta la durata dell'infrastruttura con appropriata manutenzione. Definisce, inoltre, misure che mirano a migliorare la resilienza della rete, stimolando l'adattamento ai cambiamenti climatici dell'infrastruttura TEN-T. La proposta introduce inoltre una disposizione (art.46) che prevede che i progetti di interesse comune per i quali deve essere effettuata una valutazione di impatto ambientale in conformità alla Direttiva 2011/92/UE devono essere sottoposti ad una verifica climatica, effettuata sulla base delle più recenti migliori pratiche disponibili per garantire che le infrastrutture di trasporto siano resilienti agli impatti negativi dei cambiamenti climatici, attraverso una valutazione del rischio, misure di adattamento pertinenti e l'integrazione dei costi dovuti alle emissioni di gas serra nell'analisi costi-benefici. Tale requisito non si applica ai progetti per i quali la valutazione di impatto ambientale è stata completata prima dell'entrata in vigore del Regolamento. Questo obbligo richiede un'attenta valutazione e un raccordo con il Ministero della Transizione Ecologica, appare necessario evitare un impatto troppo rilevante sulle procedure di VIA già avviate (che coinvolgono vari organi e passaggi istituzionali), rischiando così un loro rallentamento.

La proposta include, altresì, un articolo (art.47) sui rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico nei casi di progetto di interesse comune che implica la partecipazione o il contributo di qualsiasi tipo da parte di una persona fisica di un paese terzo o di un'impresa



di un paese terzo; tale tema è ampiamente trattato nel Regolamento (UE) 2019/452, pertanto, nello spirito di semplificazione, si valuterà il livello di dettaglio richiesto nella trattazione.

In termini di governance, la proposta definisce misure che rafforzano ulteriormente gli strumenti UE esistenti, ad esempio corridoi della rete centrale, piani di lavoro, decisioni di esecuzione della Commissione; la sostituzione dei piani di lavoro biennali dei coordinatori europei e delle relazioni biennali sullo stato dei lavori in merito all'attuazione della TEN-T da parte degli Stati con un piano di lavoro da preparare ogni quattro anni che includa le priorità per lo sviluppo del rispettivo corridoio, con una breve relazione annuale sullo stato di attuazione dei corridoi, dello spazio marittimo europeo e del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) ed il rafforzamento del ruolo dei Coordinatori europei.

Sono stati individuate ulteriori adeguamenti tecnologici, quale l'immissione automatizzata dei dati relativi a traffici, caratteristiche tecniche e investimenti delle infrastrutture nel sistema europeo TENtec, che consentirà uno scambio diretto dalla fonte dei dati. A livello nazionale, sono in corso di analisi e valutazione gli impatti sulla gestione dei numerosi portatori di interesse coinvolti e sulle soluzioni tecniche da adottare a tal fine e sugli investimenti richiesti.

Il nuovo Regolamento include, infine, la possibilità di basarsi più che in passato su atti di esecuzione. Tali atti non solo favoriranno la definizione delle priorità a livello nazionale, ma verranno utilizzati ai fini del monitoraggio dei progressi compiuti nella rete TEN-T rispetto a tappe definite e concordate.

In termini di monitoraggio, in linea più generale, i progressi relativi alla rete TEN-T saranno monitorati in termini di completamento tecnico dell'infrastruttura TEN-T in relazione alle norme TEN-T definite e rispetto alle scadenze definite del 2030, 2040 e 2050. Le norme e i requisiti costituiranno quindi gli indicatori chiave di prestazione rispetto ai quali sarà monitorato il completamento della rete TEN-T (ad esempio percentuale di lunghezza delle tratte elettrificate di trasporto ferroviario di merci, che consentono un carico per asse di 22,5 e una lunghezza del treno di 740 m; numero di porti marittimi con accesso ferroviario, ecc.).

Si segnala che al 31 dicembre 2033 è prevista la revisione delle reti che, in considerazione del calendario di attuazione della rete Centrale, appare accettabile.

In merito alle modifiche al regolamento UE n. 913/2010 (art.64), le nuove disposizioni consentono di rafforzare il ruolo del comitato esecutivo, la cooperazione tra il coordinatore europeo e la governance del corridoio merci e il coinvolgimento del gruppo consultivo all'interno della governance. Inoltre, si concentrano sulla definizione di obiettivi qualitativi e quantitativi per monitorare le prestazioni del corridoio merci e semplificare l'elaborazione del piano di attuazione.

In merito alle predette disposizioni relative al Regolamento UE n. 913/2010 si rimanda alla Relazione specifica qui allegata.

Per quanto attiene alla nuova configurazione della rete TEN-T di interesse nazionale per la cui analisi una serie di incontri bilaterali sono intervenuti tra gli Stati membri e la Commissione europea nel corso del 2021 e per la quale si è attivato anche un processo di coinvolgimento delle Regioni per il tramite delle Conferenze, la rete Centrale TEN-T definita nel 2013 rimane nella proposta in buona parte invariata, a meno di specializzazioni di linee richieste dall'Italia, mentre la rete Centrale estesa viene definita sulla base di una selezione effettuata dalla Commissione europea sulle sezioni della rete Globale; anche quest'ultima risulta integrata di elementi di nuova introduzione.

Tra le priorità di assoluta rilevanza per l'Italia, su cui la Commissione si è espressa favorevolmente, rientrano l'inclusione del porto di Civitavecchia nella rete dei porti della

rete Centrale e il completamento della dorsale adriatica, con l'inserimento della tratta da Ancona a Foggia, nella rete di rango Centrale estesa "Extended Core" sia ferroviaria che stradale. Tale inclusione permette di prolungare il tracciato del Corridoio "Mar Baltico - Mar Adriatico" fino a Bari, creando una connessione strategica con il Corridoio "Scandinavo -Mediterraneo" a nord attraverso il nodo di Bologna e a sud attraverso il nodo di Bari. Come detto, le sezioni elevate a rango di rete Centrale Estesa, sono state inserite nei tracciati dei corridoi, a titolo di esempio si cita la "Taranto-Sibari-Paola" sul Corridoio Scandinavo Mediterraneo, la "Laveno - Luino" e la "Alessandria-Novati Ligure" sul Corridoio Mare del Nord-Alpi, le sezioni "Vicenza-Treviso-Portogruaro e "Padova-Treviso- Udine-Gorizia-Trieste" rispettivamente sui Corridoi "Mediterraneo" e "Mar Baltico-Mar Adriatico".

D'altra parte, l'accoglimento delle proposte di "specializzazione" delle linee ferroviarie della rete Centrale dedicate al traffico passeggeri e merci, che hanno consentito di definire due direttrici merci lungo le dorsali costiere e le direttrici passeggeri nell'asse centrale e lungo la dorsale adriatica, e l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nella rete di rango Globale, anello mancante nell'area a Sud della Calabria, rappresentano un risultato di particolare rilievo.

Inoltre, sempre nella proposta in corso di negoziato, sono state accolte una serie di proposte di tipo tecnico-funzionale per tutte le modalità di trasporto, complementari alle predette priorità quali:

- l'inclusione del Passante di Mestre nella rete stradale Centrale;
- l'inclusione della sezione ferroviaria "Taranto-Brindisi" e le tre tratte transfrontaliere ferroviarie "Fossano-Cuneo-Ventimiglia" e "Bressanone (Bolzano) - Villach - Klagenfurt", Gorizia - Nova Gorica - Jesenice rispettivamente con la Francia, l'Austria e la Slovenia, in rete Globale;
- l'inserimento degli interporti di Ferneti, Santo Stefano di Magra, Segrate e Agognate nella rete Centrale, di sei nuovi porti (Capri, Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto S. Stefano e Procida), di tre aeroporti (Isola D'Elba, Perugia e Rimini) e otto nuovi terminali (Busto Arsizio, Faenza, Foggia Incoronata, Forlì Cesena Valle Silva, Ortona, Castelguelfo, Pordenone e Portogruaro) nella rete Globale.

Mentre quasi tutti i nodi della rete sono stati conservati, con la sola eccezione dell'esclusione degli scali aeroportuali di Brescia e Forlì, la Commissione ha ampliato la rete dei nodi urbani (ad oggi composta da nove nodi urbani principali), con l'inclusione di ulteriori 40 nuclei urbani italiani con oltre 100.000 abitanti o capoluoghi di regione con caratteristiche demografiche anche inferiori per garantire una piena coesione territoriale anche attraverso le opportune connessioni ferroviarie/stradali. Per quanto attiene le sezioni transfrontaliere, le vie di accesso al valico del Brennero, alla Torino Lione, nonché la Venezia Trieste (adeguamento dell'esistente) sono state riallineate e caratterizzate da velocità dell'ordine dei 200km/h o superiore, parte della rete Centrale.

Preme segnalare che la Commissione ha pubblicato anche un documento di lavoro sulla metodologia con i criteri definiti per la rete TEN-T (SWD(2021) 471 final) su cui si sono presentati commenti e proposte di modifica.

### **3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune**

In linea generale emerge, la necessità, di condizionare gli obblighi degli Stati membri alla disponibilità di risorse finanziarie, senza pregiudicare l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione, quale presupposto per la realizzazione degli sforzi/misure indicati nell'articolo.

Quanto ai nuovi Corridoi Europei di Trasporto, si apprezza il prolungamento del Corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico lungo la dorsale Adriatica e l'introduzione delle sezioni dei Corridoi Ferroviari Merci o della rete Centrale Estesa in tutti i tracciati dei 4 Corridoi che attraversano l'Italia. Si ritiene di poter presentare proposte di modifica per inserire un collegamento diretto con il nuovo Corridoio *Western Balkans* via Trieste e per inserire alcune sezioni tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, la "Bologna-Ancona" lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo o la "Milano-Bologna" lungo il Corridoio Mediterraneo. Si ritiene, inoltre, che gli allineamenti di Corridoio debbano essere mantenuti nel Regolamento.

L'introduzione di nuove norme per la modalità ferroviaria particolarmente ambiziose, suggeriscono l'implementazione di alcuni parametri come la velocità minima passeggeri pari a 160 km/h (per la rete Centrale ed Estesa) solo in alcune sezioni. Il parametro della velocità della linea è infatti molto critico se deve essere garantito in qualsiasi punto della linea poiché l'adeguamento della velocità della linea è, in alcuni casi, tecnicamente difficile, specialmente in tratti vicini al nodo urbano o soggetti a vincoli orografici. Quanto alla sagoma di trasporto combinato (P400), addirittura per la rete Globale, si propone di assicurare il requisito solo su un elenco predefinito di rotte ferroviarie internazionali per il trasporto merci individuate secondo logiche di mercato, concordate con gli Stati membri, e non sull'intera rete. L'Italia è, infatti, di gran lunga il primo Paese in Europa per numero di gallerie ferroviarie e cavalcavia.

L'estensione dei requisiti infrastrutturali della rete Centrale alla rete Globale (entro il 2050) è un obiettivo altamente sfidante e la sua conformità sembra molto difficile da ottenere considerando gli elevati volumi di investimento coinvolti per adeguare l'infrastruttura ferroviaria, soprattutto alla luce dell'introduzione dei nuovi parametri TEN-T e dell'ampliamento della rete Globale in cui la maggior parte delle linee ferroviarie non sono percorsi predominanti per il traffico merci ma rispondono principalmente all'esigenza di connettività tra territori in termini di mobilità dei passeggeri. Per questo motivo, si intende proporre, più realisticamente, di mantenere i requisiti infrastrutturali esistenti per la rete Globale. Qualora la proposta di estendere i requisiti fondamentali della TEN T alla rete globale dovesse essere ampiamente accettata, emergerà la necessità di distinguere anche per la rete Globale i requisiti tra linee passeggeri e merci sulla base dei volumi di traffico passeggeri e merci attuali e futuri attesi, tenendo conto anche della necessità di collegamento ai porti/aeroporti/terminal individuati.

Per quanto riguarda la rete Centrale, la disposizione rivista per il parametro della lunghezza del treno crea un obbligo rigoroso in termini di livello minimo per l'offerta di capacità di trasporto merci che in taluni casi potrebbe anche portare a inutili investimenti infrastrutturali aggiuntivi per aumentare la capacità anche quando la linea non è congestionata. È necessaria una valutazione dettagliata dei potenziali impatti sull'allocazione ottimale della capacità disponibile.

Sui collegamenti di ultimo miglio/vie di accesso, si propone di escludere l'obbligo del parametro di velocità di linea 100 km/h mentre gli altri tre parametri (740m, elettrificazione, ERTMS) dovrebbero essere applicati con maggiore flessibilità valutando caso per caso. La necessità di imporre obblighi di elettrificazione sulle rotte di accesso/ultimo miglio va valutata opportunamente poiché potrebbero essere applicate misure alternative più efficienti in termini di costi come, ad esempio, l'uso di treni alimentati a batteria o a idrogeno evitando investimenti ingenti inutili.

Si precisa, tuttavia, che tali nuovi vincoli non devono essere applicati alle linee parzialmente interessate dai lavori.

In Italia, il piano di dispiegamento accelerato dell'ERTMS a terra e il successivo decommissioning dei sistemi di Classe B è in linea con quanto previsto dalla proposta.

L'attuazione dell'ERTMS a bordo dovrà seguire la stessa tempistica. L'obbligo di dispiegamento ERTMS sulle rotte di accesso ferroviario/ultimo miglio solleva alcune preoccupazioni con particolare riferimento a quei binari di raccordo privati che non sono gestiti dal gestore nazionale.

Per i requisiti operativi fissati dalla Commissione sulle linee merci dei corridoi di trasporto europei va tuttavia sottolineato che la qualità dei servizi ferroviari non è imputabile esclusivamente al gestore dell'infrastruttura nazionale ma è il risultato della collaborazione di tutti gli attori della filiera logistica dei trasporti che contribuiscono insieme al raggiungimento degli obiettivi prefissati. Ciò premesso, si propone di modificare l'articolato includendo le imprese ferroviarie e i gestori dei terminal come attori che determinano la qualità del servizio insieme al gestore dell'infrastruttura.

In merito all'approccio proposto nella proposta di revisione della TEN-T di prevedere aree di riposo (*rest areas*) sulla rete stradale, il requisito di distanza massima proposto (60 km) appare troppo impegnativo, quindi si ritiene di proporre di impostare il limite massimo di percorrenza a 150 km. Inoltre, elevati livelli di sicurezza possono essere raggiunti anche con mezzi diversi offerti dalle recenti tecnologie.

Per i terminali, si ritiene che i requisiti e le scadenze dovrebbero essere distinti tra i terminali da costruire e quelli già operativi.

Per quanto riguarda le esenzioni che possono essere richieste caso per caso, anche la valutazione dell'impatto sull'interoperabilità dovrebbe essere inclusa nelle analisi costi-benefici poiché incide sia sui vantaggi sia sui costi.

Per quanto attiene alla mobilità urbana, nel novero dei nodi urbani, si ritiene di proporre l'inclusione del nodo urbano di Lecce per la sua posizione geografica seppur lievemente sotto la soglia demografica UE; quanto al monitoraggio degli indicatori, che richiede spesso dati da aggiornare ed un costo non indifferente, in Italia la cadenza è biennale pertanto si propone un allineamento con tali tempistiche, lasciando un periodo di sperimentazione dei nuovi indicatori da parte delle città che così potranno affinare ed adeguare i processi di acquisizione dei dati. Inoltre, le linee guida italiane, come quelle europee, sui piani urbani di mobilità sostenibile, mettono l'accento sulla necessità di porre le persone al centro del cambiamento e disegnare le città per migliorare la qualità della vita. In tale ottica, si considerano necessari cambiamenti al testo, per enfatizzare il ruolo del trasporto pubblico e della mobilità attiva. In aggiunta, si desidera necessario proporre di prevedere una deroga per i nodi urbani con meno di 100.000 abitanti per quanto riguarda l'obbligo di sviluppare almeno un Terminale Merci Ferroviario all'interno o in prossimità dei nodi urbani più piccoli. Tel proposta si basa sulla necessità di valutare la fattibilità della misura sulla base di un'analisi costi-benefici socioeconomica in caso di nodo urbano di dimensioni ridotte. Andranno anche valutate le fattibilità di adeguamento delle connessioni di ultimo miglio (in particolare ferroviarie) soprattutto per il traffico merci non sempre di rilievo per tutti i nodi urbani. Inoltre, al fine di sfruttare le nuove opportunità offerte dalla Advanced Air Mobility in Aree Urbane o Regionali, si ritiene di proporre anche un riferimento alla mobilità aerea avanzata come mobilità alternativa non obbligatoria, laddove possibile. Tra gli hub italiani, ci sono città in cui alcuni progetti sono già stati avviati e sarebbe auspicabile che questo venisse evidenziato.

In merito all'obbligo della verifica climatica per garantire che le infrastrutture di trasporto siano resilienti agli impatti negativi dei cambiamenti climatici si ritiene che siano necessari ulteriori approfondimenti per comprendere meglio i potenziali impatti nelle procedure. Circa il tema della manutenzione, si mostra preferenza verso una formulazione più flessibile rispetto all'obbligo da rivolgere anche ai gestori delle infrastrutture, in quanto appare particolarmente sfidante garantire lo stesso livello di servizio e sicurezza per tutta la vita di un'infrastruttura. Appare inoltre importante sottolineare che la manutenzione è

necessaria anche per garantire la resilienza dell'infrastruttura; i costi di manutenzione dovrebbero quindi essere sempre presi in considerazione nelle fasi di progettazione, prevedendone anche il loro finanziamento con fondi dello strumento di finanziamento Meccanismo per Collegare l'Europa (MCE).

In merito alla governance, si riconosce l'importante ruolo dei Coordinatori europei, soprattutto durante la fase di realizzazione dei progetti transfrontalieri e si può condividere la possibilità di estendere alcuni dei loro compiti e responsabilità (come indicato nell'articolo 51) tuttavia bisogna considerare che se da un lato il loro coinvolgimento nell'esame delle proposte progettuali assoggettabili a finanziamento può essere utile in coerenza con i Piani di lavoro, dall'altro, l'attività di identificazione e priorità degli investimenti dovrebbe essere mantenuta nell'ambito nazionale.

Inoltre, si ritiene di dover eliminare il monitoraggio amministrativo delle prestazioni dei servizi ferroviari per il trasporto di passeggeri lungo i Corridoi. Sarà inoltre da valutare l'effettiva necessità di definire un Coordinatore nazionale per il sistema ERTMS.

L'introduzione di obiettivi intermedi per i Piani di Lavoro (art.53) rappresenta un ulteriore onere amministrativo che rende più complesso il Piano di Lavoro con particolare riferimento alle linee merci/passeggeri/terminal e ai nodi urbani. Per tale motivo, si ritiene di dover introdurre margini di flessibilità al fine di evitare maggiori oneri specificando, in caso di eventuali nuove tappe di monitoraggio, che siano non vincolanti. Sull'ampliamento dell'utilizzo degli atti di esecuzione, finora suggeriti solo per alcuni progetti transfrontalieri, si dovrà valutare la loro portata e il ricorso nei casi di particolare complessità e necessità (art.54).

In termini di monitoraggio si preferisce una scadenza biennale e non annuale in considerazione del carico di lavoro previsto e delle caratteristiche realizzative dei progetti infrastrutturali per i quali un'analisi biennale appare opportuna e significativa (art.55). Lo scambio dati con la piattaforma TENtec dovrebbe prevedere una condivisione preventiva con soluzioni tecniche armonizzate comuni tra con gli Stati membri considerando il necessario coinvolgimento di promotori, enti locali, gestori di infrastrutture, associazioni che detengono i dati.

L'obbligo di allineare i piani nazionali alle priorità, alle scadenze dell'UE e alle priorità dei piani di lavoro (art.58) (stabiliti dal Coordinatore europeo insieme agli Stati membri) appare particolarmente vincolante. I piani nazionali sono allineati alle politiche europee ma non si articolano con le stesse priorità e scadenze del Regolamento, pur contenendo misure che ne tengano conto per realizzarli; inoltre, non contengono tutto il dettaglio dell'elenco degli interventi ma si concentrano su politiche e strategie di alto livello garantendo in ogni caso la coerenza con i progetti di interesse comune. Inoltre, anche la procedura di notifica dei piani nazionali alla Commissione appare particolarmente rigida (12 mesi prima dell'adozione anche in caso di modifica). Questa tempistica non sembra essere fattibile; si ritiene, pertanto, di preferire la formulazione dell'articolo 49.2 del vigente Regolamento. Quanto alla comunicazione e rimozione delle cause di ritardo nell'attuazione dei progetti, secondo la proposta (art.62), gli Stati membri hanno 6 mesi per eliminare il ritardo, tale orizzonte temporale appare irrealistico e una congrua tempistica dovrebbe essere definita sulla base dell'analisi delle cause. Si preferisce la formulazione vigente (art.56) che si potrebbe integrare con il coinvolgimento del Coordinatore per supportare gli Stati membri nella risoluzione delle eventuali problematiche.

Per quanto attiene alla nuova configurazione della rete TEN-T di interesse nazionale contenuta nelle mappe si ritiene di presentare alcune richieste di modifica per la rettifica di alcuni refusi e di alcune puntuali proposte.

La tempistica di adozione stimata è indicativamente tra metà e fine 2023.

## C. Valutazione d'impatto

### 1. Impatto finanziario

Per affrontare gli obiettivi della revisione del regolamento TEN-T sono state valutate in termini di impatto economico, sociale e ambientale tre opzioni strategiche caratterizzate da un livello sempre maggiore di requisiti e misure. L'opzione prescelta, contenuta nella proposta, accelera il completamento della rete TEN-T anticipandone il completamento, per alcune sezioni, al 2040 e mantiene, al contempo, gli ambiziosi requisiti e norme tesi a contribuire alla decarbonizzazione, alla riduzione dell'inquinamento, alla digitalizzazione, alla resilienza e alla sicurezza del sistema delle infrastrutture di trasporto, nonché ad una migliore integrazione dei nodi urbani. Garantisce, inoltre, uno sviluppo ampio e coerente della rete, che si traduce in una revisione sostanziale della progettazione della rete TEN-T.

La proposta aggiunge una dimensione importante all'obiettivo di coesione della rete TEN-T attraverso l'individuazione di nodi urbani e l'integrazione di terminali passeggeri/merci su tutto il territorio dell'Unione, svolgendo un ruolo cruciale per la connettività regionale. Inoltre, stimola al meglio la resilienza e l'adattamento ai cambiamenti climatici dell'infrastruttura ed aggiunge un valore importante nel garantire la coerenza con altre politiche rivedendo la progettazione della rete TEN-T.

Gli investimenti complessivi per l'attuazione di tutte le misure previste dalla proposta sono stimati dall'UE in 247,5 miliardi di euro rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050. Inoltre, i costi amministrativi per il settore privato, sotto le medesime assunzioni, sono stimati ammontare a 8,6 milioni di euro mentre quelli pubblici a 25,4 milioni di euro, ripartiti in 15,8 milioni di euro per la Commissione europea e 9,6 milioni di euro per le autorità pubbliche degli Stati membri. È stato stimato che la maggior parte degli investimenti provenga da finanziamenti pubblici (fondi pubblici nazionali, fondi UE) e ammonti a 244,2 miliardi di euro rispetto allo scenario base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050.

I vantaggi economici legati a tale proposta sono quantificati dall'UE in un aumento del PIL rispetto allo scenario base pari allo 0,4% nel 2030 (57 miliardi di euro), all'1,3% nel 2040 (229 miliardi di euro) e al 2,4% nel 2050 (467 miliardi di euro nel 2050). Investimenti maggiori creano altresì occupazione, portando a un aumento stimato dell'occupazione a livello europeo rispetto allo scenario di base pari allo 0,1 % nel 2030, allo 0,3 % nel 2040 e allo 0,5 % entro il 2050, che corrispondono a 200.000 occupati aggiuntivi nel 2030, 561.000 nel 2040 e 840.000 entro il 2050.

Per quanto riguarda la riduzione dei costi esterni delle emissioni di CO<sub>2</sub>, questa è stimata essere pari a circa 387 milioni di euro rispetto allo scenario di base per il periodo 2021-2050, espressa in valore attuale, mentre la riduzione dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico è stimata in 420 milioni di euro. Ulteriori riduzioni di costi esterni sono state stimate in relazione alla riduzione del numero degli infortuni (3.930 milioni di euro) e della minore congestione stradale interurbana (2.891 milioni di euro). Ulteriori impatti, connessi alle emissioni sonore e alla perdita potenziale di biodiversità, sono di difficile quantificazione dal momento che gli stessi dipendono fortemente dalla situazione locale, dall'ubicazione specifica nonché dalle caratteristiche dell'infrastruttura.

Non si dispone di dati nazionali sugli impatti economici della proposta sia in termini di investimenti che di vantaggi. È, tuttavia, in corso, da parte dei gestori dell'infrastruttura, una valutazione dei potenziali impatti connessi all'introduzione delle nuove scadenze temporali e dei requisiti aggiuntivi, sulla base della nuova configurazione della rete. La precedente valutazione di conformità, in occasione delle riunioni bilaterali con la

Commissione europea, infatti, era stata effettuata prendendo a riferimento i requisiti vigenti non essendo stati ancora resi noti i requisiti modificati.

## **2. Effetti sull'ordinamento nazionale**

La presente iniziativa si inserisce nel programma di lavoro per il 2021 della Commissione di cui all'allegato I (iniziative nuove) e non fa parte dell'allegato II (iniziative REFIT).

Essa migliora il funzionamento della politica TEN-T aumentando l'efficienza del quadro normativo nel suo complesso.

In merito alla disposizione che prevede che i progetti di interesse comune, per i quali deve essere effettuata una valutazione di impatto ambientale in conformità alla Direttiva 2011/92/UE (art.46), devono essere sottoposti ad una verifica climatica, si segnala la necessità di un'attenta valutazione ed un raccordo con il Ministero della Transizione Ecologica.

In termini di costi la proposta appare registrare il miglior equilibrio tra gli obiettivi conseguiti e i costi complessivi di attuazione. Gli investimenti per l'attuazione di tutte le misure sono stimati in 247,5 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050. Inoltre, i costi amministrativi per il settore privato sono stimati ammontare a 8,6 milioni di EUR rispetto allo scenario di base, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050, mentre quelli per le autorità pubbliche sono stimati essere pari a 25,4 milioni di EUR.

Sebbene aumentino i costi amministrativi di attuazione, la proposta genera nel suo complesso miglioramenti, in particolare vantaggi economici e occupazionali e consente forme di trasporto più sostenibili che vanno oltre la compensazione dell'aumento dei costi normativi.

Trattandosi di una proposta di revisione di un regolamento esistente, sembra legittimo mantenere invariato lo status dello strumento che rende le nuove norme individuate cogenti verso tutti i soggetti pubblici e privati.

## **3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali**

Le disposizioni contenute nella proposta di regolamento non incidono direttamente sulle competenze regionali e sulle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; tuttavia, si fa presente che nella fase preliminare alla pubblicazione, nel processo di riunioni bilaterali con la Commissione europea si è promosso il coinvolgimento delle Regioni per il tramite della Conferenza delle regioni e delle province autonome - IV Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio al fine di raccogliere interessi e commenti per il consolidamento della posizione nazionale.

## **4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione**

I sistemi di governance e di monitoraggio introdotti dalla proposta di regolamento potrebbero determinare un appesantimento delle procedure amministrative in termini di reporting (art.55). Come già espresso precedentemente la proposta in argomento introducendo la creazione di corridoi di trasporto europei, che sostituiranno i due tipi esistenti di corridoi (corridoi della rete centrale e corridoi ferroviari merci,) dal punto di vista organizzativo, dovrà comportare un rafforzato coordinamento tra le strutture attualmente competenti e tra gli organismi identificati nella proposta (Forum di Corridoio con partecipazione di rappresentanti per i Corridoi Ferroviari Merci - art.53 e strutture di governance dei Corridoi Ferroviari Merci - art.65); pertanto la rappresentanza a livello di Stato Membro dei corridoi di trasporto europei dovrà essere riconsiderata e ridiscussa dal punto di vista organizzativo, alla luce delle nuove competenze previste in capo al comitato esecutivo dei Corridoi Ferroviari Merci. Si sottolinea, infine, che ai sensi del nuovo Regolamento il monitoraggio dei progressi compiuti nella rete TEN-T rispetto a



tappe definite e concordate sarà ulteriormente rafforzato. Questo comporterà che gli Stati Membri dovranno riferire periodicamente in merito ai progressi compiuti, inoltrando al coordinatore i dati relativi agli indicatori chiave di prestazione (KPI) rispetto ai quali sarà monitorato il successo della rete TEN-T. In aggiunta è previsto un monitoraggio costante attraverso la banca dati TENtec, un potente sistema di informazione che consentirà in futuro uno scambio automatizzato di dati direttamente dalla fonte dati (Stato membro, gestore dell'infrastruttura) in modo tempestivo. Per far fronte a questi obblighi di comunicazione e monitoraggio previsti dal nuovo Regolamento occorrerà, pertanto, prevedere una struttura adeguata, sia dal punto di vista delle risorse umane che di risorse finanziarie, nonché l'utilizzo di contratti di assistenza tecnica messi a disposizione nell'ambito del Meccanismo per Collegare l'Europa finanziati dalla Commissione Europea.

## **5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese**

Si evidenzia che i benefici dell'attuazione della proposta di Regolamento, come precedentemente illustrato, potranno contribuire all'aumento del PIL, della crescita e dell'occupazione nonché allo sviluppo del mercato unico dell'UE e favorire una maggiore connettività e coesione territoriale con effetti positivi su cittadini ed imprese. Inoltre, fissando requisiti infrastrutturali pertinenti, la proposta rafforzerà l'accessibilità per tutti gli utenti, migliorando così l'accessibilità per le persone con disabilità e a mobilità ridotta e contribuendo alla parità di genere.

### **Altro**

- La struttura del regolamento si discosta da quella del regolamento vigente. Esso non è più organizzato per livello di rete (Centrale e Globale) bensì per modo di trasporto. Comprende requisiti e mappe specifici per i corridoi di trasporto europei e la nuova scadenza intermedia del 2040. I primi capi del regolamento illustrano gli obiettivi generali della rete TEN-T e l'approccio graduale al suo completamento.
- In merito alla disposizione che prevede che i progetti di interesse comune, per i quali deve essere effettuata una valutazione di impatto ambientale in conformità alla Direttiva 2011/92/UE (art.46), devono essere sottoposti ad una verifica climatica, si segnala la necessità di un'attenta valutazione ed un raccordo con il Ministero della Transizione Ecologica.
- Come indicato, si fa presente che nella fase preliminare alla pubblicazione della proposta, nel processo di riunioni bilaterali attivato dalla Commissione europea con gli Stati membri, si è promosso il coinvolgimento delle Regioni per il tramite della Conferenza delle regioni e delle province autonome - IV Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio, al fine di raccogliere interessi e commenti per il consolidamento della posizione nazionale;
- si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali comunitarie e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, in base anche alle consultazioni con le parti interessate;
- In merito alle disposizioni relative al Regolamento UE n. 913/2010 si rimanda alla Relazione specifica qui allegata.

**Tabella di corrispondenza  
ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012**

<b>Oggetto dell'atto:</b> Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Codice della proposta:</b> COM(2021) 812 final del 14/12/2021</li> <li>- <b>Codice interistituzionale:</b> 2021/0420(COD)</li> <li>- <b>Amministrazione con competenza prevalente:</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</li> </ul>		
<b>Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea</b> (articolo e paragrafo) Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013	<b>Norma nazionale vigente</b> (norma primaria e secondaria)  Regolamento (UE) 1315/2013	<b>Commento</b> (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Art. 1	Art. 1	Modificato. Introduzione dei Corridoi di Trasporto Europei e della rete Centrale Estesa.
Art.2	Art.2	Modificato. Introduzione delle Infrastrutture di per lo sviluppo dei carburanti alternativi al comma 1 e dei trasporti nei nodi urbani al comma 2.
Art.3	Art.3	Modificato. Alcune definizioni sono assenti (ad esempio paese terzo), alcune sono variate (terminale merci multimodale, sistema di trasporto intelligente, sistemi TIC per i trasporti, sistema di interfaccia unica marittima europea, sistema di servizi di gestione del traffico aereo/navigazione aerea, sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, piano europeo di modernizzazione della gestione

		del traffico aereo, analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, combustibili alternativi ) e alcune sono di nuova introduzione (ad esempio, servizi digitali di mobilità multimodale, nodo passeggeri multimodale, piano urbano di mobilità sostenibile, modi attivi, ERTMS radio, sistemi di classe B, porto marittimo, trasporto marittimo a corto raggio, informazioni elettroniche sul trasporto merci, cielo unico europeo, vertiporto, cosmodromo, progetto SESAR, progetto Ferrovie europee, governance del trasporto ferroviario di merci, manutenzione, area di parcheggio sicura e protetta, sistema di pesatura in movimento)
Art.4	Art.4	Modificato. Tra gli obiettivi, la sostenibilità viene messa al primo posto e declinata in modo più dettagliato introducendo ad esempio anche la protezione dell'ambiente, la riduzione dei costi esterni e la sicurezza energetica, seguita da coesione e efficienza modificata con l'introduzione della promozione di trasporti economicamente efficienti e di alta qualità con riferimenti espliciti alla connettività dei nodi urbani (nel precedente regolamento l'ordine era coesione, efficienza e sostenibilità)
Art.5 cc. 1 e 2	Art.5	Modificato. Si fa riferimento a nuove risorse impiegate come, ad esempio, la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi e la resilienza dell'infrastruttura, ivi inclusa quella delle tratte transfrontaliere.
Art.5 c. 3	Art.36	Modificato. Nella proposta in esame viene aggiunto che per i progetti di interesse comune per i

		quali la valutazione ambientale non è stata ancora effettuata alla data di entrata in vigore del presente regolamento, tale valutazione dovrebbe comprendere anche la valutazione del rispetto del principio "non arrecare un danno significativo".
Art.6	Art.6, Art. 9 c.2 Art.38 c.3	Modificato. Mentre nel precedente regolamento vi era un riferimento generico allo sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti, nella proposta in esame si fa esplicito riferimento alle tempistiche: "La rete transeuropea dei trasporti è sviluppata gradualmente in tre fasi: completamento di una rete centrale entro il 31 dicembre 2030, di una rete centrale estesa entro il 31 dicembre 2040 e della rete globale entro il 31 dicembre 2050." Viene introdotta la rete Centrale Estesa.
Art.7	Art.43	Modificato.
Art.8	Art.7	Modificato. Si introduce l'istituzione di un'entità unica per la costruzione e la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri di interesse comune.
Art.9	Art.8	Modificato. Nella proposta in esame viene aggiunto il fine di "collegare e implementare sistemi TIC per i trasporti" con i Paesi vicini
Art.10 c 1	Art. 9, c. 1	Modificato. In particolare per rete centrale estesa e nodi urbani.
Art.10 c. 2	Art.38, c. 1	Modificato.
Art.10 c. 3	Art. 41, c. 1	Modificato.
Art.10 c. 4	Art. 9 c.2 Art. 38 c. 3	Modificato.
Art.11 c. 1	Art.44	Modificato. Introduzione atti delegati e scadenze
Art.11 cc. 2-3	-	Nuovo. Corridoi di Trasporto europei
Art.12	Art.10	Modificato.
Art.13	-	Nuovo. priorità generali per i corridoi di trasporto europei

Art.14	Art.11 c.1	Modificato.
Art.15 cc.1 e 2	Art. 12, c. 2	Modificato. Nuovi requisiti. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.15 c. 3	Art.12, c. 3	Modificato.
Art.16	Art.39 c.2 lett. a), punti i) ii) e iv)	Modificato. Rete centrale estesa e nuovi requisiti. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art. 17	Art.39, c. 2 lett. a) punto iii)	Modificato. ERTMS. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art. 18	-	Nuovo. Requisiti operativi per i corridoi di trasporto europei
Art. 19	Art.13	Modificato.
Art. 20 c. 1	Art.14, c. 1	Modificato. Nella proposta in esame è aggiunto, tra l'altro, che l'infrastruttura delle vie navigabili interne comprende "sistemi TIC per i trasporti" e infrastruttura per i combustibili alternativi
Art. 20 c. 2	Art.14 c. 3	Modificato.
Art. 20 c. 3	Art.14 c.2	Modificato.
Art. 21	Art.15	Modificato.
Art.22	Art.39 c. 2 lett b)	Modificato. Nella proposta in esame viene specificato che "Gli Stati membri provvedono affinché i porti interni della rete centrale soddisfino i requisiti di cui all'articolo 21, paragrafo 1, lettere a) e b), entro il 31 dicembre 2030, e di cui all'articolo 21, paragrafo 1, lettera c), entro il 31 dicembre 2040." - Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.23	Art.16	Modificato.
Art.24 c. 1 e 2	Art.21	Modificato. Nella proposta in esame viene eliminato il riferimento alle "autostrade del mare" e viene introdotto quello di "spazio marittimo europeo" che, diversamente da quanto previsto dal precedente regolamento, è ora composto anche da "sistemi TIC per i trasporti, compresi i sistemi EMSWe e VTMISS".
Art.24 c. 3	Art.20, c. 1	Modificato.

Art.24 c. 4	Art.20, c. 2	Modificato.
Art.25	Art.22	Modificato. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.26	Art.39 c. 2 lett b)	Modificato. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.27	Art.23	Modificato. Nella proposta in esame, tra le priorità aggiuntive per lo sviluppo dell'infrastruttura marittima, viene aggiunta la "promozione di navi a emissioni zero e a basse emissioni che servono e gestiscono collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio e sviluppo di misure per migliorare le prestazioni ambientali del trasporto marittimo"
Art.28 c. 1	Art.17, c. 1	Modificato. Nella proposta in esame, tra i componenti dell'infrastruttura stradale vengono aggiunte le infrastrutture relative agli impianti per i combustibili alternativi
Art.28 c. 2	Art.17 c. 2	Modificato.
Art.28 c. 3	Art.17 c. 4	Modificato.
Art.29 c.1	Art.18 c. 1	Modificato. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.29 c. 2	Art. 17 c. 3	Modificato. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.29 cc. 3 e 4	-	Nuovo. Requisiti dell'infrastruttura di trasporto per la rete globale
Art.30	Art.39 c.2 lett. c)	Modificato. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.31	Art.19	Modificato.
Art. 32 c. 1	Art.24 c. 1	Modificato.
Art. 32 c. 2	Art.24 c. 2	Modificato.
Art. 33	Art.25 e art. 39, c. 2 lett d)	Modificato. Nella proposta in esame, viene stabilito, tra l'altro, che "Gli Stati membri provvedono affinché: (a) entro il 31 dicembre 2030 gli aeroporti della rete centrale siano collegati alla rete

		ferroviaria a lunga distanza, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità, e all'infrastruttura del trasporto stradale della rete transeuropea dei trasporti; (b) entro il 31 dicembre 2050 gli aeroporti della rete globale con un volume totale annuo del traffico passeggeri superiore a quattro milioni di passeggeri siano collegati alla rete ferroviaria a lunga distanza, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità, e all'infrastruttura del trasporto stradale della rete transeuropea dei trasporti" - Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art. 34	Art.26	Modificato.
Art. 35 cc. da 1 a 4	-	Nuovo. Individuazione dei terminali merci multimodali
Art.35 c. 5	Art.27	Modificato. Nella proposta in esame, viene previsto, tra l'altro, che i treni merci multimodali comprendono, inter alia, "sistemi TIC pertinenti per operazioni efficienti presso il terminale, come quelli che facilitano la pianificazione della capacità dell'infrastruttura, le operazioni di trasporto, i collegamenti tra i modi di trasporto e il trasbordo"; gli Stati membri effettuano un'analisi di mercato e prospettiva sui terminali merci multimodali entro due anni - Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.36 Art.37	-	Nuovi. Componenti e requisiti. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.38	Art.29	Modificato.
Art.39	-	Nuovo. Componenti dei nodi urbani
Art.40 Art.41	Art.30	Modificato. Nella proposta in esame viene stabilita, "entro il 31 dicembre 2025: i) l'adozione di un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) che



		<p>comprenda in particolare misure volte a integrare i diversi modi di trasporto, a promuovere una mobilità efficiente a emissioni zero, compresa la logistica urbana sostenibile e a emissioni zero, a ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e che tenga conto dei flussi di trasporto transeuropeo a lunga distanza (c) entro il 31 dicembre 2030: i) per il trasporto passeggeri: un'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura tra i modi di trasporto ferroviario, stradale, aereo e attivi; iii) per il trasporto merci: un'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura tra le infrastrutture del trasporto ferroviario, stradale e, se opportuno, per vie navigabili interne, aereo e marittimo, nonché collegamenti adeguati con piattaforme e impianti logistici;” Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile</p>
Art.42	Art.31	Modificato.
Art.43	Art.32	Modificato.
Art.44	Art.33	Modificato.
Art.45	Art.34	Modificato. Obbligo.
Art.46	Art.35	Modificato. Resilienza Si segnala la necessità di un’attenta valutazione ed un raccordo con il Ministero della transizione ecologica.
Art.47 Art.48	-	Nuovi. manutenzione e rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico
Art.49	Art.37	Modificato.
Art.50	Art.42 – Art.45	Modificato. Nella proposta in esame viene previsto, tra l’altro, che “Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e lo spazio marittimo europeo sono le priorità orizzontali per l'attuazione della rete transeuropea dei trasporti. Gli Stati membri garantiscono l'installazione tempestiva

		dell'ERTMS sull'intera rete, così come l'integrazione di collegamenti marittimi nella rete transeuropea dei trasporti.”
Art.51 c. da 1 a 5 e c. 9	Art.45	Modificato. Coordinamento Corridoi
Art.51 c. 6	Art.48	Modificato. Coordinatori
Art.51 c. 7	-	Nuovo. Coordinatori
Art.52	Art.46	Modificato. Governance dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali
Art.53	Art.47 c. 1 e 3	Modificato. Piano di lavoro. Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.54	Art.47 c. 2	Modificato. Atti di esecuzione
Art.55	Art.49 c. 1 e 2	Modificato. Monitoraggio- Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.56 c. 1	Art. 49 c. 4	Modificato. Aggiornamento rete
Art. 56 c. 2	Art.49 c. 5	Modificato. PCI e atti delegati
Art.56 c.3	Art.49 c. 6	Modificato. Atti delegati
Art.57	Art.50	Modificato. Impegno con i soggetti pubblici e privati e allineamento con i piani nazionali
Art. 58	-	Nuovo. Allineamento dei piani nazionali con la politica dell'Unione in materia di trasporti
Art. 59	Art.52	Procedura di Comitato
Art.60	Art.53	Esercizio della delega
Art.61	Art.54	Modificato. Riesame
Art.62	Art.56	Modificato. Ritardo nel completamento della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale
Art. 63	Art.57	Modificato. Esenzioni
Art.64	-	Nuovo. Modifiche del regolamento (UE) 2021/1153
Art.65	-	Nuovo. Modifiche del regolamento (UE) n. 913/2010 8 si rimanda alla Relazione specifica (qui allegata) Possibili oneri finanziari la cui entità non è al momento valutabile
Art.66	Art.59	Modificato. Abrogazione
Art.67	Art.60	Entrata in vigore

## Allegati

<b>Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea</b> Allegati alla Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013	<b>Norma nazionale vigente</b> (norma primaria e secondaria)  Regolamento (UE) 1315/2013 Regolamento (UE) 2021/1153	<b>Commento</b> (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
I - Mappa delle reti globale e centrale	I - Mappa delle reti globale e centrale	Modificato.
II - Elenco dei nodi della rete transeuropea dei trasporti	II - Elenco dei nodi delle reti centrale e globale	Modificato.
III - Mappa dei Corridoi Europei di Trasporto	Non presente	Nuovo
IV - Mappe indicative della rete di trasporti trans-europea estesa a Paesi vicini	III - Mappe indicative della rete di trasporti trans-europea estesa a specifici Paesi terzi	Modificato.
V - Requisiti di pianificazione della mobilità urbana sostenibile per i nodi urbani	Non presente	Nuovo
VI - Modifiche del Regolamento (UE) 2021/1153	Non presente	Nuovo. Rimozione allineamenti di Corridoio e modifica nomenclatura Corridoi
VII - Tavola di concordanza	Non presente	Nuovo