



Commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori

2021/0420(COD)

14.7.2022

PARERE

della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

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 (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Relatore per parere: Salvatore De Meo

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

Una rete transeuropea dei trasporti efficiente e ben sviluppata è essenziale per il buon funzionamento e per il rafforzamento del mercato unico. Infatti, è attraverso tale rete che l'Unione garantisce la libera circolazione delle persone e delle merci all'interno del proprio territorio.

A tal fine, è necessario che la rete transeuropea dei trasporti superi i limiti esistenti attraverso investimenti mirati in grado di contribuire al miglioramento della rete stessa in termini di accessibilità, inclusività e sostenibilità. In particolare, rendere le infrastrutture e i servizi più accessibili agli utenti, comprese le persone con disabilità e a mobilità ridotta, è condizione necessaria per il corretto funzionamento della rete, attraverso l'eliminazione delle strozzature residue che ancora generano congestione e garantendo connessioni veloci e continue.

Inoltre, per raggiungere gli obiettivi fissati dal presente regolamento, è necessario che in tutti gli Stati membri sia garantito il libero accesso alle reti, nonché che siano predisposti fondi sufficienti per consentire la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture e per consentire alle imprese del settore dei trasporti di concepire piani di investimento a lungo termine.

È altresì di grande importanza garantire l'accesso ai corridoi di trasporto europei alle piccole e medie imprese, che spesso si trovano in centri di produzione periferici o in aree più remote. A tale riguardo, sarà fondamentale creare sinergie tra i fondi strutturali stanziati per la costruzione della rete transeuropea dei trasporti e gli investimenti nazionali in infrastrutture effettuati attraverso altri fondi, compresi i piani nazionali per la ripresa e la resilienza.

Tra le priorità, sarà cruciale il coinvolgimento dell'intero settore imprenditoriale europeo attraverso i collegamenti intermodali, nonché il coinvolgimento delle autorità locali e regionali attraverso un dialogo strutturato con i coordinatori europei.

Infine, alla luce dei recenti drammatici eventi in Ucraina, il relatore ritiene essenziale un adeguamento della rete transeuropea dei trasporti per consentire all'Unione di rafforzare i propri obiettivi anche in termini di sicurezza militare e alimentare. È quindi fondamentale convogliare investimenti specifici verso segmenti infrastrutturali strategici e includere i centri di produzione agroalimentare strategici all'interno di una rete efficiente.

EMENDAMENTI

La commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) La realizzazione della rete transeuropea dei trasporti crea le condizioni abilitanti in termini di base infrastrutturale che consentono di rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, accessibili in termini di costi e inclusivi, di rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale e di porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione, in particolare garantendo una transizione equa, in linea con gli obiettivi presentati nella raccomandazione (UE) [...] del Consiglio, del [...], relativa alla garanzia di una transizione giusta verso la neutralità climatica.

Emendamento

(4) La realizzazione della rete transeuropea dei trasporti crea le condizioni abilitanti in termini di base infrastrutturale che consentono di rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, **agibili**, accessibili in termini di costi e inclusivi, di rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale e di porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione, in particolare garantendo una transizione equa, in linea con gli obiettivi presentati nella raccomandazione (UE) [...] del Consiglio, del [...], relativa alla garanzia di una transizione giusta verso la neutralità climatica.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento della rete transeuropea dei trasporti dovrebbero consentire forme di trasporto sostenibili, fornire soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili migliori e una maggiore integrazione intermodale dell'intera catena logistica, contribuendo così al buon funzionamento del mercato interno attraverso la creazione delle arterie necessarie per flussi regolari di trasporto di passeggeri e merci in tutta l'Unione. La rete dovrebbe inoltre mirare a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale garantendo l'accessibilità e la connettività per tutte le regioni dell'Unione, compresa una migliore connettività delle regioni ultraperiferiche e di altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montane, nonché di zone scarsamente popolate. Lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe altresì

Emendamento

(5) La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento della rete transeuropea dei trasporti dovrebbero consentire forme di trasporto sostenibili, fornire soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili migliori e una maggiore integrazione intermodale dell'intera catena **di produzione e** logistica, contribuendo così al buon funzionamento del mercato interno attraverso la creazione delle arterie necessarie per flussi regolari di trasporto di passeggeri e merci in tutta l'Unione. La rete dovrebbe inoltre mirare a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale garantendo l'accessibilità e la connettività per tutte le regioni dell'Unione, compresa una migliore connettività delle regioni ultraperiferiche e di altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montane, nonché di zone scarsamente popolate. Lo sviluppo della rete transeuropea dei

consentire una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile di merci e persone in tutta la loro diversità e dovrebbe contribuire a promuovere la crescita economica e la competitività in una prospettiva globale, stabilendo interconnessioni e interoperabilità tra le reti di trasporto nazionali in modo sostenibile ed efficiente in termini di risorse.

trasporti dovrebbe altresì consentire una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile di merci e persone in tutta la loro diversità, **comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta**, e dovrebbe contribuire a promuovere **i diritti dei passeggeri e la trasparenza dei prezzi, nonché** la crescita economica e la competitività in una prospettiva globale, stabilendo interconnessioni e interoperabilità tra le reti di trasporto nazionali in modo sostenibile ed efficiente in termini di risorse **a vantaggio dei passeggeri**.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) Le infrastrutture per i modi attivi evitano interruzioni e disconnessioni sproporzionate su percorsi di breve distanza, alleviano la congestione della rete stradale e ferroviaria e consentono la rimozione delle barriere esistenti. Esse contribuiscono altresì agli obiettivi climatici dell'Unione, migliorano la salute pubblica e apportano benefici economici. La pianificazione di nuove infrastrutture, come pure i lavori di manutenzione e ammodernamento delle infrastrutture della rete transeuropea dei trasporti più datate, dovrebbero pertanto tenere in considerazione le infrastrutture modali attive, comprese le infrastrutture pedonali e ciclabili.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) Al fine di realizzare infrastrutture di trasporto di alta qualità ed efficienza in tutti i modi di trasporto, lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe tener conto della protezione e della sicurezza dei movimenti di passeggeri e merci, del contributo ai cambiamenti climatici e dell'impatto dei cambiamenti climatici e dei potenziali rischi naturali e disastri provocati dall'uomo sulle infrastrutture e sull'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto, specialmente nelle regioni che sono particolarmente colpite dagli effetti negativi dei cambiamenti climatici.

Emendamento

(10) Al fine di realizzare infrastrutture di trasporto di alta qualità ed efficienza in tutti i modi di trasporto, lo sviluppo, **la manutenzione e l'ammodernamento** della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe tener conto della protezione e della sicurezza dei movimenti di passeggeri e merci, del contributo ai cambiamenti climatici e dell'impatto dei cambiamenti climatici e dei potenziali rischi naturali e disastri provocati dall'uomo sulle infrastrutture e sull'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto, specialmente nelle regioni che sono particolarmente colpite dagli effetti negativi dei cambiamenti climatici.

Emendamento 5

**Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) Gli Stati membri, in consultazione con le autorità e le imprese locali, dovrebbero sviluppare strategie per le esigenze infrastrutturali, logistiche e di trasporto dei centri di produzione di minori dimensioni, al fine di garantire coerenza e sinergie tra le infrastrutture della rete transeuropea dei trasporti e le aree interne che ospitano i centri di produzione di minori dimensioni e che non sono servite da tale rete.

Emendamento 6

**Proposta di regolamento
Considerando 10 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(10 ter) *Nello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, occorre prestare particolare attenzione a garantire alle PMI l'accesso al mercato.*

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 10 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 quater) *In quanto firmatari della convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità (CRPD), l'Unione e tutti gli Stati membri sono giuridicamente tenuti a garantire che le persone con disabilità abbiano accesso, su base di uguaglianza con gli altri utenti, ai trasporti e all'ambiente edificato. La Commissione ha incluso la revisione degli orientamenti TEN-T nel suo elenco di azioni nell'ambito della strategia per i diritti delle persone con disabilità 2021-2030. Infine, con la sua strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, l'UE si è impegnata a "rendere la mobilità equa e giusta per tutti", anche migliorando l'accessibilità per i passeggeri con disabilità. I diritti delle persone con disabilità dovrebbero pertanto essere pienamente integrati nella revisione degli orientamenti TEN-T.*

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 16

Testo della Commissione

Emendamento

(16) Nelle fasi di pianificazione e costruzione di un progetto di interesse

(16) Nelle fasi di pianificazione e costruzione di un progetto di interesse

comune occorre tenere adeguatamente conto degli interessi delle autorità regionali e locali *e* di quelli del pubblico *interessati* da tale progetto.

comune occorre tenere adeguatamente conto degli interessi delle autorità regionali e locali, di quelli del pubblico *interessato* da tale progetto, *nonché di quelli delle imprese e delle PMI.*

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) La definizione della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe basarsi su una metodologia comune e trasparente e dovrebbe rappresentare il livello più elevato di pianificazione delle infrastrutture all'interno dell'Unione. Dovrebbe essere multimodale, ossia includere tutti i modi di trasporto e le loro connessioni, nonché i relativi sistemi di gestione delle informazioni sul traffico e di viaggio.

Emendamento

(17) La definizione della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe basarsi su una metodologia comune e trasparente e dovrebbe rappresentare il livello più elevato di pianificazione delle infrastrutture all'interno dell'Unione. Dovrebbe essere multimodale, ossia includere tutti i modi di trasporto e le loro connessioni, nonché i relativi sistemi di gestione delle informazioni sul traffico e di viaggio, *e offrire a tutti gli utenti dei mezzi di trasporto un elevato livello di accessibilità alle reti.*

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 18

Testo della Commissione

(18) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sviluppata gradualmente in tre fasi con l'obiettivo generale di realizzare una rete multimodale e interoperabile su tutto il territorio europeo con elevati standard di qualità, nel rispetto degli obiettivi generali dell'Unione in materia di neutralità climatica e ambiente: il completamento di una rete centrale entro il 2030, di una rete centrale estesa entro il 2040 e della rete globale entro il 2050.

Emendamento

(18) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sviluppata gradualmente in tre fasi con l'obiettivo generale di realizzare una rete multimodale e interoperabile su tutto il territorio europeo con elevati standard di qualità, *garantendo il buon funzionamento del mercato interno e* nel rispetto degli obiettivi generali dell'Unione in materia di neutralità climatica e ambiente: il completamento di una rete centrale entro il 2030, di una rete centrale estesa entro il 2040 e della rete

globale entro il 2050.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 21

Testo della Commissione

(21) La rete globale dovrebbe essere sufficientemente dotata di **un'infrastruttura** per i combustibili alternativi al fine di garantire che sostenga in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero, in linea con le tappe fissate nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

Emendamento

(21) La rete globale dovrebbe essere sufficientemente dotata di **infrastrutture** per i combustibili alternativi **che siano accessibili agli utenti**, al fine di garantire che sostenga in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero, in linea con le tappe fissate nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente **e tenendo conto delle esigenze dei consumatori e delle imprese, in particolare le PMI.**

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 24

Testo della Commissione

(24) La rete centrale per cui è fissato il termine del 2030 e la rete centrale estesa per cui è fissato il termine del 2040 dovrebbero costituire le fondamenta della rete di trasporto multimodale sostenibile e rappresentare i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete transeuropea dei trasporti, a seconda delle esigenze in termini di traffico. Dovrebbero stimolare lo sviluppo dell'intera rete globale e consentire all'azione dell'Unione di concentrarsi sulle componenti della rete transeuropea dei trasporti che presentano il valore aggiunto europeo più elevato, in particolare le tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti, i punti di collegamento multimodali e le strozzature principali.

Emendamento

(24) La rete centrale per cui è fissato il termine del 2030 e la rete centrale estesa per cui è fissato il termine del 2040 dovrebbero costituire le fondamenta della rete di trasporto multimodale sostenibile e rappresentare i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete transeuropea dei trasporti, a seconda delle esigenze in termini di traffico. Dovrebbero stimolare lo sviluppo dell'intera rete globale e consentire all'azione dell'Unione di concentrarsi sulle componenti della rete transeuropea dei trasporti che presentano il valore aggiunto europeo più elevato, in particolare le tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti, i punti di collegamento multimodali, **i terminali merci** e le strozzature principali.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(24 bis) L'utilizzo transfrontaliero del sistema modulare europeo potrebbe contribuire a migliorare l'efficienza e l'impatto ambientale del trasporto merci su strada nonché a garantire il conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di sostenibilità e di emissioni.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 26

Testo della Commissione

Emendamento

(26) Eventuali esenzioni dai requisiti infrastrutturali applicabili alla rete centrale, alla rete centrale estesa e alla rete globale dovrebbero essere possibili soltanto in casi debitamente giustificati e a determinate condizioni. Ciò dovrebbe comprendere i casi in cui gli investimenti non possono essere giustificati o in cui vi sono limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, ad esempio nelle regioni ultraperiferiche e in altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose o in zone scarsamente popolate, o nel caso di reti isolate o parzialmente isolate.

(26) Eventuali esenzioni dai requisiti infrastrutturali applicabili alla rete centrale, alla rete centrale estesa e alla rete globale dovrebbero essere possibili soltanto in casi debitamente giustificati e a determinate condizioni. Ciò dovrebbe comprendere i casi in cui gli investimenti non possono essere giustificati o in cui vi sono limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative, ad esempio nelle regioni ultraperiferiche e in altre regioni remote, insulari, periferiche e montuose o in zone scarsamente popolate, o nel caso di reti isolate o parzialmente isolate. ***Nel caso delle zone scarsamente popolate, le esenzioni dovrebbero essere applicabili esclusivamente alle infrastrutture situate nelle aree di origine o di destinazione e non alle infrastrutture che costituiscono punti di transito cruciali.***

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(26 bis) Tali esenzioni non dovrebbero in alcun modo pregiudicare i diritti in materia di accessibilità di tutti gli utenti dei trasporti alle reti delle aree periferiche, né pregiudicare i servizi vitali per le imprese, comprese le PMI, nelle aree urbane e industriali di elevata rilevanza economica.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 32

Testo della Commissione

Emendamento

(32) Al fine di istituire la rete transeuropea dei trasporti in modo coordinato e tempestivo, permettendo quindi di massimizzare gli effetti di rete, gli Stati membri interessati dovrebbero assicurare l'adozione di misure appropriate affinché i progetti di interesse comune della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale siano conclusi entro i termini fissati rispettivamente per il 2030, il 2040 e il 2050. A tal fine gli Stati membri dovrebbero assicurare la coerenza dei piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti con le priorità stabilite nel presente regolamento e nei piani di lavoro dei coordinatori europei.

(32) Al fine di istituire la rete transeuropea dei trasporti in modo coordinato e tempestivo, permettendo quindi di massimizzare gli effetti di rete, gli Stati membri interessati dovrebbero assicurare l'adozione di misure appropriate affinché i progetti di interesse comune della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale siano conclusi entro i termini fissati rispettivamente per il 2030, il 2040 e il 2050. A tal fine gli Stati membri dovrebbero assicurare la coerenza dei piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti con le priorità stabilite nel presente regolamento e nei piani di lavoro dei coordinatori europei. ***Gli Stati membri dovrebbero altresì garantire che gli obiettivi dei piani nazionali per la ripresa e la resilienza, come pure altri piani nazionali di investimento, integrino gli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti.***

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 34

Testo della Commissione

(34) I progetti di interesse comune destinati a sviluppare la rete transeuropea dei trasporti in linea con i requisiti stabiliti nel presente regolamento presentano un valore aggiunto europeo in quanto contribuiscono a una rete europea di qualità elevata, interoperabile e multimodale, **aumentando** la sostenibilità, la coesione, l'efficienza **o** i benefici per gli utenti. Il valore aggiunto europeo è maggiore se, oltre al valore potenziale per il solo Stato membro interessato, comporta miglioramenti significativi dei collegamenti di trasporto o dei flussi di trasporto tra Stati membri o tra uno Stato membro e un paese terzo. È opportuno che tali progetti transfrontalieri siano oggetto di un intervento prioritario dell'Unione onde assicurarne l'attuazione.

Emendamento

(34) I progetti di interesse comune destinati a sviluppare la rete transeuropea dei trasporti in linea con i requisiti stabiliti nel presente regolamento presentano un valore aggiunto europeo in quanto contribuiscono a una rete europea di qualità elevata, interoperabile e multimodale, **rafforzando il funzionamento del mercato interno, aumentandone** la sostenibilità, **l'accessibilità**, la coesione **e** l'efficienza, **nonché** i benefici per gli utenti. Il valore aggiunto europeo è maggiore se, oltre al valore potenziale per il solo Stato membro interessato, comporta miglioramenti significativi dei collegamenti di trasporto o dei flussi di trasporto tra Stati membri o tra uno Stato membro e un paese terzo. È opportuno che tali progetti transfrontalieri siano oggetto di un intervento prioritario dell'Unione onde assicurarne l'attuazione.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 35

Testo della Commissione

(35) Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero assicurare che le valutazioni dei progetti di interesse comune siano effettuate in modo efficiente, evitando inutili ritardi.

Emendamento

(35) Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero assicurare che le valutazioni dei progetti di interesse comune siano effettuate in modo efficiente, evitando inutili ritardi. **Tali valutazioni dovrebbero altresì tenere conto delle esigenze di accessibilità di tutti gli utenti. Nell'ambito della valutazione dei progetti di interesse comune, dovrebbero inoltre essere presi in considerazione anche gli indicatori dei benefici attesi per le imprese di tutte le dimensioni, comprese le PMI, e**

per i passeggeri.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 36

Testo della Commissione

(36) È opportuno che i progetti di interesse comune per i quali è richiesto un finanziamento dell'Unione siano sottoposti a un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, basata su una metodologia riconosciuta, che tenga conto di tutti i costi e i benefici sul piano sociale, economico, climatico e ambientale, nonché dell'approccio basato sul ciclo di vita. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente dovrebbe basarsi sulla valutazione di impatto ambientale effettuata a norma della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

¹² Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 26 del 28.1.2012, pag. 1).

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 38

Testo della Commissione

(38) La cooperazione con i paesi terzi, compresi i paesi vicini è necessaria al fine di garantire il collegamento e l'interoperabilità tra le reti infrastrutturali

Emendamento

(36) È opportuno che i progetti di interesse comune per i quali è richiesto un finanziamento dell'Unione siano sottoposti a un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, basata su una metodologia riconosciuta, che tenga conto di tutti i costi e i benefici sul piano sociale, economico, climatico e ambientale, nonché dell'approccio basato sul ciclo di vita **e del grado di accessibilità per tutti gli utenti dei trasporti fin dalle fasi iniziali dei progetti**. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente dovrebbe basarsi sulla valutazione di impatto ambientale effettuata a norma della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

¹² Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 26 del 28.1.2012, pag. 1).

Emendamento

(38) La cooperazione con i paesi terzi, compresi i paesi vicini è necessaria al fine di garantire il collegamento e l'interoperabilità tra le reti infrastrutturali

dell'Unione e quelle di tali paesi. In considerazione di ciò, se opportuno, l'Unione dovrebbe promuovere progetti di interesse comune con tali paesi, valutando e garantendo il rispetto degli obiettivi e dei requisiti della rete transeuropea dei trasporti al fine di assicurare l'interoperabilità della rete dell'Unione.

dell'Unione e quelle di tali paesi, **come pure l'accessibilità costante e di elevata qualità lungo le reti degli stessi**. In considerazione di ciò, se opportuno, l'Unione dovrebbe promuovere progetti di interesse comune con tali paesi, valutando e garantendo il rispetto degli obiettivi e dei requisiti della rete transeuropea dei trasporti al fine di assicurare l'interoperabilità della rete dell'Unione.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 39

Testo della Commissione

(39) Per conseguire la trasformazione del settore dei trasporti in un vero e proprio sistema multimodale di servizi di mobilità sostenibili e intelligenti, l'Unione dovrebbe costruire una rete di trasporto di qualità elevata con servizi ferroviari che soddisfino la velocità minima di linea. Un trasporto ferroviario di passeggeri competitivo racchiude un elevato potenziale per la decarbonizzazione dei trasporti. **È necessario sviluppare** una rete ferroviaria europea ad alta velocità coerente e interoperabile che colleghi le capitali e le città principali. L'integrazione delle linee ad alta velocità esistenti con linee passeggeri che consentono una velocità minima di linea pari a 160 km/h dovrebbe a sua volta portare a effetti di rete, a una rete più coerente e a un aumento del numero di passeggeri che viaggiano in treno. Il completamento di una rete a prestazioni elevate faciliterà inoltre lo sviluppo e l'introduzione di modelli nuovi o diversi di assegnazione di capacità, ad esempio gli orari cadenzati previsti dall'iniziativa sulla ridefinizione degli orari (Timetable Redesign, TTR).

Emendamento

(39) Per conseguire la trasformazione del settore dei trasporti in un vero e proprio sistema multimodale di servizi di mobilità sostenibili e intelligenti, l'Unione dovrebbe costruire una rete di trasporto di qualità elevata con servizi ferroviari che soddisfino la velocità minima di linea. Un trasporto ferroviario di passeggeri competitivo racchiude un elevato potenziale per la decarbonizzazione dei trasporti. **Tenendo conto degli ambiziosi obiettivi fissati dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente per quanto riguarda la rete ad alta velocità, il presente regolamento dovrebbe concentrarsi, tra l'altro, sul garantire la connettività ferroviaria ad alta velocità tra le capitali e le città principali dell'Unione europea attraverso lo sviluppo di** una rete ferroviaria europea ad alta velocità coerente e interoperabile che colleghi le capitali e le città principali. L'integrazione delle linee ad alta velocità esistenti con linee passeggeri che consentono una velocità minima di linea pari a 160 km/h dovrebbe a sua volta portare a effetti di rete, a una rete più coerente e a un aumento del numero di passeggeri che viaggiano in treno. Il completamento di una rete a prestazioni elevate faciliterà inoltre lo

sviluppo e l'introduzione di modelli nuovi o diversi di assegnazione di capacità, ad esempio gli orari cadenzati previsti dall'iniziativa sulla ridefinizione degli orari (Timetable Redesign, TTR).

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 39 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(39 bis) *Al fine di raggiungere tali obiettivi sarebbe opportuno migliorare l'accessibilità dei servizi ferroviari per i passeggeri, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta. I passeggeri dovrebbero godere di un'esperienza d'uso senza interruzioni durante la ricerca, la selezione e l'acquisto dei servizi ferroviari. Occorrerebbe pertanto promuovere soluzioni settoriali intese a creare una piattaforma europea comune per l'emissione di biglietti per la mobilità multimodale. Tale piattaforma dovrebbe fornire ai passeggeri informazioni chiare e complete circa il loro viaggio, nonché un biglietto unico per i viaggi transfrontalieri valido in tutti gli Stati membri.*

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 40

Testo della Commissione

Emendamento

(40) Al fine di contribuire alla competitività del trasporto combinato dovrebbe essere istituita una rete ferroviaria per il trasporto di merci più sostenibile, resiliente e affidabile in tutta Europa. L'infrastruttura per il trasporto ferroviario combinato e dei terminali

(40) *Le soluzioni di trasporto combinato svolgono un ruolo decisivo nel creare condizioni favorevoli che si traducono in vantaggi economici per le imprese e le PMI e dovrebbero pertanto essere considerate il fulcro dei progetti di interesse comune dell'Unione in materia*

dovrebbe essere ammodernata per assicurare che il trasporto intermodale avvenga principalmente mediante trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o marittimo a corto raggio e che gli eventuali percorsi iniziale e/o terminale effettuati su strada siano quanto più brevi possibile.

di trasporti e infrastrutture. Al fine di contribuire alla competitività del trasporto combinato dovrebbe essere istituita una rete ferroviaria per il trasporto di merci più sostenibile, resiliente e affidabile in tutta Europa. ***In tale contesto, occorrerebbe prestare particolare attenzione alle merci deperibili, compresi gli alimenti, al momento di rafforzare la rete ferroviaria del trasporto merci per contribuire agli obiettivi di sicurezza alimentare dell'Unione.*** L'infrastruttura per il trasporto ferroviario combinato e dei terminali dovrebbe essere ammodernata per assicurare che il trasporto intermodale avvenga principalmente mediante trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o marittimo a corto raggio e che gli eventuali percorsi iniziale e/o terminale effettuati su strada siano quanto più brevi possibile. ***Per garantire un'efficace attuazione delle soluzioni di trasporto combinato, i benefici economici connessi ai terminali intermodali dovrebbero essere, ove possibile, quantificati dalle autorità pubbliche, in collaborazione con i portatori di interessi pertinenti, al fine di valutare il valore strategico dei terminali e di programmare investimenti adeguati.***

Emendamento 24

Proposta di regolamento Considerando 42

Testo della Commissione

(42) L'ERTMS dovrebbe essere implementato in modo continuo non soltanto sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa e sulla rete globale, compresi i nodi urbani, ma anche sulle vie di accesso ai terminali multimodali. Ciò consentirà di operare soltanto con l'ERTMS e rafforzerà la giustificazione economica per le imprese ferroviarie.

Emendamento

(42) L'ERTMS dovrebbe essere implementato in modo continuo ***e sincronizzato*** non soltanto sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa e sulla rete globale, compresi i nodi urbani, ma anche sulle vie di accesso ai terminali multimodali. Ciò consentirà di operare soltanto con l'ERTMS e rafforzerà la giustificazione economica per le imprese ferroviarie.

Emendamento 25

Proposta di regolamento Considerando 44 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(44 bis) *Data l'importanza della diffusione dell'ERTMS al fine di garantire a tutte le imprese di trasporto ferroviario di merci un accesso equo e rafforzato alle rotte di traffico, è fondamentale che gli Stati membri e le istituzioni dell'Unione prevedano ingenti sforzi finanziari volti ad assicurare una diffusione accelerata del sistema radio dell'ERTMS in tutta la rete del trasporto ferroviario, insieme all'ammodernamento di tutti i tipi di materiale rotabile.*

Emendamento 26

Proposta di regolamento Considerando 49

Testo della Commissione

Emendamento

(49) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe assicurare una multimodalità efficiente al fine di permettere scelte modali migliori e più sostenibili per i passeggeri e le merci e il consolidamento di grandi volumi per trasferimenti sulle lunghe distanze. I terminali multimodali dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel conseguimento di tale obiettivo.

(49) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe assicurare una multimodalità efficiente al fine di permettere scelte modali migliori e più sostenibili per i passeggeri e le merci e il consolidamento di grandi volumi per trasferimenti sulle lunghe distanze. I terminali multimodali dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel conseguimento di tale obiettivo.
Occorrerebbe altresì valutare adeguatamente la loro rilevanza economica per l'attività delle imprese, comprese le PMI, e degli autotrasportatori congiuntamente alle relative tratte stradali e ferroviarie, diverse dai nodi urbani e dalle aree di elevata rilevanza economica delle zone centrali e industriali periferiche, al fine di promuovere maggiori investimenti pubblici e privati

nei terminali multimodali e nelle operazioni di trasporto combinato. La progettazione e la realizzazione dell'infrastruttura dei trasporti dovrebbero rispettare i relativi obblighi previsti dal diritto nazionale e dell'Unione.

Emendamento 27

Proposta di regolamento Considerando 49 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(49 bis) Nel definire la strategia di investimento per i terminali multimodali e le operazioni combinate, le autorità e i portatori di interessi coinvolti dovrebbero tenere in debito conto anche i costi delle operazioni nei terminali a carico dei vettori e dei proprietari dei terminali stessi, al fine di valutare i requisiti di tali terminali in termini di innovazione, ammodernamenti tecnologici e potenziale di capacità, nonché il relativo impatto degli investimenti per l'innovazione e dei finanziamenti pubblici atteso sulle operazioni degli operatori di trasporto interessati.

Emendamento 28

Proposta di regolamento Considerando 50

Testo della Commissione

Emendamento

(50) I nodi urbani svolgono un ruolo importante nel contesto della rete transeuropea dei trasporti essendo il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") per passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o

(50) I nodi urbani svolgono un ruolo importante nel contesto della rete transeuropea dei trasporti essendo il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") per passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o

tra di essi. Si dovrebbe assicurare che le strozzature di capacità e una connettività di rete insufficiente all'interno dei nodi urbani non ostacolino più la multimodalità lungo **la** rete transeuropea dei trasporti.

tra di essi. Si dovrebbe assicurare che le strozzature di capacità, **in particolare quelle riguardanti i combustibili alternativi e le infrastrutture di ricarica**, e una connettività di rete insufficiente all'interno dei nodi urbani non ostacolino più la multimodalità **e le soluzioni di trasporto combinato** lungo **l'intera** rete transeuropea dei trasporti.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Considerando 51

Testo della Commissione

(51) Trattandosi di un quadro unico efficace per affrontare le sfide della mobilità urbana, i nodi urbani dovrebbero sviluppare un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS), che è un piano integrato di mobilità merci e passeggeri a lungo termine e onnicomprensivo per l'intera area urbana funzionale¹³. Tale piano dovrebbe comprendere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano, almeno per quanto riguarda emissioni di gas a effetto serra, congestione, incidenti e feriti, quota modale e accesso ai servizi di mobilità, nonché dati sull'inquinamento atmosferico e acustico nelle città.

¹³ Il concetto di piano urbano di mobilità sostenibile è stato proposto per la prima volta nel pacchetto sulla mobilità urbana dell'Unione del 2013 (COM(2013) 913 final, allegato I).

Emendamento

(51) Trattandosi di un quadro unico efficace per affrontare le sfide della mobilità urbana, i nodi urbani dovrebbero sviluppare un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS), che è un piano integrato di mobilità merci e passeggeri a lungo termine e onnicomprensivo per l'intera area urbana funzionale¹³. Tale piano dovrebbe comprendere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano, almeno per quanto riguarda emissioni di gas a effetto serra, congestione, incidenti e feriti, quota modale e accesso ai servizi di mobilità, nonché dati sull'inquinamento atmosferico e acustico nelle città. ***I piani urbani di mobilità sostenibile e i dati summenzionati dovrebbero essere resi pubblici, in base a un approccio partecipativo, in modo che la società civile, i cittadini e gli attori economici possano esercitare un controllo adeguato.***

¹³ Il concetto di piano urbano di mobilità sostenibile è stato proposto per la prima volta nel pacchetto sulla mobilità urbana dell'Unione del 2013 (COM(2013) 913 final, allegato I).

Emendamento 30

Proposta di regolamento Considerando 51 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(51 bis) *Gli strumenti dei piani urbani di mobilità sostenibile dovrebbero altresì includere indicatori strategici che valutino la rilevanza economica dei terminali multimodali e delle soluzioni di trasporto combinato per gli interessi degli operatori dei trasporti, degli autotrasportatori, delle imprese e delle PMI, con l'obiettivo di promuovere investimenti sostenibili e una pianificazione strategica nelle aree urbane e periferiche che rivestono grande importanza economica per le comunità locali.*

Emendamento 31

Proposta di regolamento Considerando 52

Testo della Commissione

Emendamento

(52) Gli Stati membri dovrebbero istituire un programma nazionale di sostegno per i piani urbani di mobilità sostenibile destinato a promuovere l'adozione di tali piani e a migliorare il coordinamento tra regioni, città e piccoli centri. Il programma dovrebbe sostenere le regioni e le aree urbane nello sviluppo di piani urbani di mobilità sostenibile di qualità elevata e rafforzare il monitoraggio e la valutazione dell'attuazione di tali piani attraverso misure legislative, orientamenti, sviluppo di capacità, assistenza ed eventualmente sostegno finanziario.

(52) Gli Stati membri dovrebbero istituire un programma nazionale di sostegno per i piani urbani di mobilità sostenibile destinato a promuovere l'adozione di tali piani e a migliorare il coordinamento tra regioni, città e piccoli centri, ***nonché tra le organizzazioni imprenditoriali, le reti di PMI e le aziende di trasporto.*** Il programma dovrebbe sostenere le regioni e le aree urbane nello sviluppo di piani urbani di mobilità sostenibile di qualità elevata e rafforzare il monitoraggio e la valutazione dell'attuazione di tali piani attraverso misure legislative, orientamenti, sviluppo di capacità, assistenza ed eventualmente

sostegno finanziario.

Emendamento 32

Proposta di regolamento Considerando 54

Testo della Commissione

(54) I servizi digitali di mobilità multimodale contribuiscono a migliorare l'integrazione dei diversi modi di trasporto combinando diverse offerte di trasporto in un'unica offerta. Il loro ulteriore sviluppo dovrebbe contribuire a cambiare i comportamenti delle persone affinché tendano a favorire i modi di trasporto più sostenibili, il trasporto pubblico e i modi attivi, quali camminare e andare in bicicletta.

Emendamento

(54) I servizi digitali di mobilità multimodale contribuiscono a migliorare l'integrazione dei diversi modi di trasporto combinando diverse offerte di trasporto in un'unica offerta. Il loro ulteriore sviluppo dovrebbe contribuire a cambiare i comportamenti delle persone affinché tendano a favorire i modi di trasporto **e le soluzioni di connettività** più sostenibili, il trasporto pubblico e i modi attivi, quali camminare e andare in bicicletta.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Considerando 55

Testo della Commissione

(55) Al fine di fornire la base per ottimizzare le operazioni di traffico e di trasporto e la sicurezza del traffico, nonché per migliorare i servizi connessi, sono necessari sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per i trasporti. I flussi di informazioni nella rete dei trasporti e della mobilità dovrebbero essere agevolati, anche mediante la realizzazione dello spazio dei dati sulla mobilità dell'Unione. Dovrebbero essere disponibili informazioni per i passeggeri, comprese quelle sui sistemi di emissione di biglietti e di prenotazione.

Emendamento

(55) Al fine di fornire la base per ottimizzare le operazioni di traffico e di trasporto e la sicurezza del traffico, nonché per migliorare i servizi connessi, **compreso l'accesso alle reti per i cittadini e le imprese**, sono necessari sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per i trasporti. I flussi di informazioni nella rete dei trasporti e della mobilità dovrebbero essere agevolati, anche mediante la realizzazione dello spazio dei dati sulla mobilità dell'Unione. Dovrebbero essere disponibili informazioni per i passeggeri, comprese quelle sui sistemi di emissione di biglietti, **sui collegamenti multimodali e sui sistemi** di prenotazione.

Emendamento 34

Proposta di regolamento Considerando 57

Testo della Commissione

(57) È necessaria una pianificazione adeguata della rete transeuropea dei trasporti. Ciò comporta altresì l'attuazione di requisiti specifici in tutta la rete in termini di infrastruttura, sistemi TIC, attrezzature e servizi, compresi i requisiti per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi quale definita nel regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi]¹⁴. È quindi necessario garantire lo sviluppo adeguato e concertato di tali requisiti in tutta Europa per tutti i modi di trasporto e per la loro interconnessione nell'intera rete transeuropea dei trasporti e oltre, al fine di ottenere i vantaggi dell'effetto di rete e rendere possibili operazioni di trasporto transeuropee di lungo raggio efficienti. Al fine di assicurare la diffusione di combustibili alternativi sull'intera rete stradale della rete transeuropea dei trasporti in linea con gli obiettivi fissati nel regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi], i riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbero essere intesi come riferimenti alla "rete centrale" così come definita nel presente regolamento. I riferimenti alla "rete globale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbero essere intesi come riferimenti alla "rete centrale estesa" e alla "rete globale" così come definite nel presente regolamento.

Emendamento

(57) È necessaria una pianificazione adeguata della rete transeuropea dei trasporti. Ciò comporta altresì l'attuazione di requisiti specifici in tutta la rete in termini di infrastruttura, sistemi TIC, attrezzature e servizi, compresi i requisiti per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi quale definita nel regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi]¹⁴. È quindi necessario garantire lo sviluppo adeguato e concertato di tali requisiti in tutta Europa per tutti i modi di trasporto e per la loro interconnessione nell'intera rete transeuropea dei trasporti e oltre, al fine di ottenere i vantaggi dell'effetto di rete e rendere possibili operazioni di trasporto transeuropee di lungo raggio efficienti. Al fine di assicurare la diffusione di combustibili alternativi **e infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico** sull'intera rete stradale della rete transeuropea dei trasporti in linea con gli obiettivi fissati nel regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi], i riferimenti alla "rete centrale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbero essere intesi come riferimenti alla "rete centrale" così come definita nel presente regolamento. I riferimenti alla "rete globale" di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dovrebbero essere intesi come riferimenti alla "rete centrale estesa" e alla "rete globale" così come definite nel presente regolamento.

¹⁴ Regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio, del [...], sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L [...]).

¹⁴ Regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio, del [...], sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L [...]).

Emendamento 35

Proposta di regolamento Considerando 58

Testo della Commissione

(58) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe fornire la base per la diffusione su larga scala di nuove tecnologie e innovazioni, quali l'infrastruttura 5G, che possono contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del settore dei trasporti europeo, e la capacità di consentire flussi sicuri di passeggeri utilizzando mezzi efficienti, aumentare l'attrattiva dei mezzi di trasporto pubblici o più ecologici per i passeggeri, e ridurre la sua impronta di carbonio. Ciò contribuirà al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal europeo e allo stesso tempo dell'obiettivo di aumentare la sicurezza energetica per l'Unione. Per raggiungere tali obiettivi, è opportuno aumentare la disponibilità di combustibili alternativi e migliorare l'infrastruttura corrispondente su tutta la rete transeuropea di trasporti.

Emendamento

(58) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe fornire la base per la diffusione su larga scala di nuove tecnologie e innovazioni, quali l'infrastruttura 5G, che possono contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del settore dei trasporti europeo, e la capacità di consentire flussi sicuri di passeggeri utilizzando mezzi efficienti, aumentare l'attrattiva *e l'accessibilità* dei mezzi di trasporto pubblici o più ecologici per i passeggeri, e ridurre la sua impronta di carbonio. Ciò contribuirà al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal europeo e allo stesso tempo dell'obiettivo di aumentare la sicurezza energetica per l'Unione. Per raggiungere tali obiettivi, è opportuno aumentare la disponibilità di combustibili alternativi e migliorare l'infrastruttura corrispondente su tutta la rete transeuropea di trasporti.

Emendamento 36

Proposta di regolamento Considerando 62

Testo della Commissione

(62) Tenendo conto dell'esperienza maturata nella gestione delle crisi durante la pandemia di COVID-19¹⁶ e al fine di

Emendamento

(62) Tenendo conto dell'esperienza maturata nella gestione delle crisi durante la pandemia di COVID-19¹⁶ e al fine di

evitare perturbazioni del traffico e imprevisti in futuro, nel pianificare le infrastrutture gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture di trasporto in relazione ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, a disastri provocati dall'uomo e ad altre perturbazioni che incidono sul funzionamento del sistema di trasporto dell'Unione. A tal fine i corridoi di trasporto europei dovrebbero comprendere anche linee alternative importanti che possano essere utilizzate in caso di congestione o altri problemi sulle tratte principali. Inoltre, in considerazione della loro natura multimodale, un modo di trasporto ne potrà sostituire un altro in caso di emergenza.

evitare perturbazioni del traffico e imprevisti in futuro, nel pianificare le infrastrutture gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture di trasporto in relazione ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, a disastri provocati dall'uomo e ad altre perturbazioni che incidono sul funzionamento *e sull'accessibilità* del sistema di trasporto dell'Unione. A tal fine, *dovrebbe essere istituito un meccanismo di attivazione permanente e automatico delle "corsie verdi" lungo le frontiere interne della rete transeuropea dei trasporti*. I corridoi di trasporto europei dovrebbero *altresì* comprendere anche linee alternative importanti che possano essere utilizzate in caso di congestione o altri problemi sulle tratte principali. Inoltre, in considerazione della loro natura multimodale, un modo di trasporto ne potrà sostituire un altro in caso di emergenza.

¹⁶ Comunicazione della Commissione sull'attuazione delle corsie verdi ("green lanes") previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali (C(2020) 1897 final) (GU C 96I del 24.3.2020, pag. 1) e comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo e al Consiglio sul potenziamento delle corsie verdi per i trasporti al fine di assicurare la continuità dell'attività economica durante la fase di recrudescenza della pandemia di COVID-19, del 28 ottobre 2020 (COM(2020) 685 final).

¹⁶ Comunicazione della Commissione sull'attuazione delle corsie verdi ("green lanes") previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali (C(2020) 1897 final) (GU C 96I del 24.3.2020, pag. 1) e comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo e al Consiglio sul potenziamento delle corsie verdi per i trasporti al fine di assicurare la continuità dell'attività economica durante la fase di recrudescenza della pandemia di COVID-19, del 28 ottobre 2020 (COM(2020) 685 final).

Emendamento 37

Proposta di regolamento Considerando 63

Testo della Commissione

(63) La partecipazione di imprese, comprese quelle che sono possedute o controllate da una persona fisica di un paese terzo o da un'impresa di un paese terzo, comprese quelle stabilite in un paese terzo, può accelerare la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. Tuttavia, in circostanze specifiche, la partecipazione o il contributo di imprese possedute o controllate da una persona fisica di un paese terzo o da un'impresa di un paese terzo a progetti di interesse comune potrebbe compromettere la sicurezza e l'ordine pubblico nell'UE. Fatto salvo il meccanismo di cooperazione di cui al regolamento (UE) 2019/452¹⁷, e oltre a tale meccanismo, è necessaria una maggiore consapevolezza in merito a tale partecipazione o contributo per consentire l'intervento delle autorità pubbliche laddove sembri che tale partecipazione o contributo possa incidere sulla sicurezza o sull'ordine pubblico nell'Unione e non rientrare nell'ambito di applicazione di tale regolamento.

¹⁷ Regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione (GU L 79I del 21.3.2019, pag. 1).

Emendamento 38

Proposta di regolamento Considerando 64

Testo della Commissione

(64) Sebbene la manutenzione competa oggi e competerà in futuro principalmente agli Stati membri, *è importante* che la rete

Emendamento

(63) La partecipazione di **organismi di investimento, banche, aziende e** imprese, comprese quelle che sono possedute o controllate da una persona fisica di un paese terzo o da un'impresa di un paese terzo, comprese quelle stabilite in un paese terzo, può accelerare la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. Tuttavia, in circostanze specifiche, la partecipazione o il contributo di imprese possedute o controllate da una persona fisica di un paese terzo o da un'impresa di un paese terzo a progetti di interesse comune potrebbe compromettere la sicurezza e l'ordine pubblico nell'UE. Fatto salvo il meccanismo di cooperazione di cui al regolamento (UE) 2019/452¹⁷, e oltre a tale meccanismo, è necessaria una maggiore consapevolezza in merito a tale partecipazione o contributo per consentire l'intervento delle autorità pubbliche laddove sembri che tale partecipazione o contributo possa incidere sulla sicurezza o sull'ordine pubblico nell'Unione e non rientrare nell'ambito di applicazione di tale regolamento.

¹⁷ Regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione (GU L 79I del 21.3.2019, pag. 1).

Emendamento

(64) Sebbene la manutenzione competa oggi e competerà in futuro principalmente agli Stati membri, **la Commissione**

transeuropea dei trasporti, una volta realizzata, sia sottoposta a manutenzione adeguata **al fine di assicurare** una qualità elevata dei servizi. Nella pianificazione e nell'appalto di progetti infrastrutturali dovrebbe essere seguito un approccio basato sul ciclo di vita.

dovrebbe definire una strategia precisa in collaborazione con gli stessi al fine di assicurare, attraverso impegni concreti, che la rete transeuropea dei trasporti, una volta realizzata, sia sottoposta a manutenzione adeguata **e garantisca nel corso degli anni** una qualità elevata dei servizi, **norme di sicurezza e protezione nonché l'accessibilità.** Nella pianificazione e nell'appalto di progetti infrastrutturali dovrebbe essere seguito un approccio basato sul ciclo di vita.

Emendamento 39

Proposta di regolamento Considerando 67 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(67 bis) I coordinatori europei svolgono un ruolo cruciale nell'assicurare che lo sviluppo infrastrutturale della rete transeuropea dei trasporti avvenga in modo efficace ed efficiente, instaurando un dialogo strutturato con le autorità regionali e locali e tutti i portatori di interessi coinvolti.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Considerando 67 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(67 ter) Nell'ambito di tale dialogo strutturato, e in assenza di alternative logistiche e modali praticabili, la Commissione europea dovrebbe adottare misure che scoraggino gli Stati membri a imporre unilateralmente restrizioni transfrontaliere lungo la rete e in particolare presso i nodi centrali, così da evitare ostacoli al movimento transfrontaliero di persone, beni e servizi.

Emendamento 41

Proposta di regolamento Considerando 71

Testo della Commissione

(71) Tenendo conto del piano d'azione dell'Unione sulla mobilità militare del marzo 2018¹⁸, la Commissione dovrebbe valutare la necessità di adeguare la rete transeuropea dei trasporti in maniera da **rispecchiare l'uso militare** dell'infrastruttura. Sulla base dell'analisi del divario tra i requisiti della rete transeuropea dei trasporti e i requisiti militari¹⁹, dovrebbero essere incluse nella rete transeuropea strade e ferrovie supplementari volte a rafforzare le sinergie tra le reti di trasporto civili e militari.

¹⁸ Comunicazione congiunta al Parlamento europeo e al Consiglio relativa al piano d'azione sulla mobilità militare (JOIN(2018) 5 final).

¹⁹ Documento di lavoro congiunto dei servizi della Commissione sull'analisi aggiornata del divario tra i requisiti militari e i requisiti della rete transeuropea dei trasporti (SWD(2020) 144 final), 17 luglio 2020.

Emendamento 42

Proposta di regolamento Considerando 71 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(71) Tenendo conto del piano d'azione dell'Unione sulla mobilità militare del marzo 2018¹⁸, la Commissione dovrebbe valutare la necessità di adeguare la rete transeuropea dei trasporti in maniera da **rafforzare i segmenti strategici dell'infrastruttura a sostegno del loro uso militare e duplice**. Sulla base dell'analisi del divario tra i requisiti della rete transeuropea dei trasporti e i requisiti militari¹⁹, dovrebbero essere incluse nella rete transeuropea strade e ferrovie supplementari volte a rafforzare le sinergie tra le reti di trasporto civili e militari.

¹⁸ Comunicazione congiunta al Parlamento europeo e al Consiglio relativa al piano d'azione sulla mobilità militare (JOIN(2018) 5 final).

¹⁹ Documento di lavoro congiunto dei servizi della Commissione sull'analisi aggiornata del divario tra i requisiti militari e i requisiti della rete transeuropea dei trasporti (SWD(2020) 144 final), 17 luglio 2020.

71 bis) Poiché un buon funzionamento del mercato interno è fondamentale per garantire la sicurezza alimentare all'interno dell'Unione, e alla luce della comunicazione della Commissione del

marzo 2022 "Proteggere la sicurezza alimentare e rafforzare la resilienza dei sistemi alimentari"^{1 bis}, la Commissione dovrebbe aggiornare la rete transeuropea dei trasporti, ove necessario, per includere i principali siti di produzione agroalimentare, prestando particolare attenzione alle esigenze di trasporto di alcuni prodotti freschi e deperibili.

^{1 bis} Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Proteggere la sicurezza alimentare e rafforzare la resilienza dei sistemi alimentari" (COM(2022)133 final).

Emendamento 43

Proposta di regolamento Considerando 71 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

71 ter) La mancanza di un corridoio di trasporto dell'Europa meridionale che colleghi la sponda orientale e occidentale del Mar Mediterraneo potrebbe pregiudicare gli obiettivi del presente regolamento e dovrebbe pertanto essere affrontata nel contesto del riesame previsto dallo stesso.

Emendamento 44

Proposta di regolamento Considerando 71 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

71 quater) I requisiti infrastrutturali estesi e potenziati per i trasporti di cui al presente regolamento richiedono

investimenti proporzionati e sufficienti e, di conseguenza, che le imprese di trasporto elaborino piani di investimento adeguati entro il 2050. Il breve lasso di tempo dell'attuale quadro finanziario pluriennale (2021-2027), inclusa la prevista fine del meccanismo per collegare l'Europa nel 2027, potrebbe ostacolare la pianificazione degli investimenti, in particolare per il settore ferroviario. Pertanto, al fine di soddisfare tali esigenze, dovrebbero essere previste ulteriori generazioni di programmi nel quadro del meccanismo per collegare l'Europa.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Considerando 72

Testo della Commissione

(72) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la programmazione dei pertinenti strumenti finanziari disponibili a livello dell'Unione, è opportuno che il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti sia conforme al presente regolamento e si basi, in particolare, sul regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹. Inoltre il finanziamento della rete dovrebbe basarsi anche sul **finanziamento e sugli strumenti di finanziamento** previsti da altri atti del diritto dell'Unione, tra i quali InvestEU, il dispositivo per la ripresa e la resilienza, la politica di coesione, Orizzonte Europa e altri strumenti di finanziamento istituiti dalla Banca europea per gli investimenti. Al fine di consentire il finanziamento di progetti di interesse comune, i riferimenti alle "piattaforme logistiche multimodali", alle "autostrade del mare" e alle "applicazioni telematiche" di cui al regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere rispettivamente intesi come

Emendamento

(72) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la programmazione dei pertinenti strumenti finanziari disponibili a livello dell'Unione, è opportuno che il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti sia conforme al presente regolamento e si basi, in particolare, sul regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹. Inoltre, **tenuto conto dei notevoli costi per il completamento della rete europea dei trasporti**, il finanziamento della rete dovrebbe basarsi anche sul **cofinanziamento tramite gli** strumenti previsti da altri atti del diritto dell'Unione, tra i quali InvestEU, il dispositivo per la ripresa e la resilienza, la politica di coesione, **il Fondo europeo di sviluppo regionale**, Orizzonte Europa e altri strumenti di finanziamento istituiti dalla Banca europea per gli investimenti. Al fine di consentire il finanziamento di progetti di interesse comune, i riferimenti alle "piattaforme logistiche multimodali", alle "autostrade del mare" e alle "applicazioni

riferimenti ai "terminali merci multimodali", allo "spazio marittimo europeo" e ai "sistemi TIC per i trasporti" come definiti nel presente regolamento. Con la stessa finalità, i riferimenti alla "rete centrale" presenti nel regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere intesi come comprensivi della "rete centrale estesa" quale definita nel presente regolamento.

telematiche" di cui al regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere rispettivamente intesi come riferimenti ai "terminali merci multimodali", allo "spazio marittimo europeo" e ai "sistemi TIC per i trasporti" come definiti nel presente regolamento. Con la stessa finalità, i riferimenti alla "rete centrale" presenti nel regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbero essere intesi come comprensivi della "rete centrale estesa" quale definita nel presente regolamento.

²⁹ Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38).

²⁹ Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38).

Emendamento 46

Proposta di regolamento Considerando 73

Testo della Commissione

(73) Il conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per quanto concerne la decarbonizzazione e la digitalizzazione del sistema di trasporto nell'Unione, necessita di un quadro normativo robusto. Gli Stati membri dovrebbero attuare riforme ambiziose per affrontare le sfide del trasporto sostenibile individuate nel semestre europeo. Il dispositivo per la ripresa e la resilienza sostiene tanto le riforme quanto gli investimenti volti a rendere i trasporti più sostenibili, ridurre le emissioni e migliorare la sicurezza e l'efficienza. Le misure pertinenti a tal fine sono incluse nei piani per la ripresa e la resilienza approvati.

Emendamento

(73) Il conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per quanto concerne la decarbonizzazione e la digitalizzazione del sistema di trasporto nell'Unione, necessita di un quadro normativo robusto. Gli Stati membri dovrebbero attuare riforme ambiziose per affrontare le sfide del trasporto sostenibile individuate nel semestre europeo. Il dispositivo per la ripresa e la resilienza sostiene tanto le riforme quanto gli investimenti volti a rendere i trasporti più sostenibili, ridurre le emissioni e migliorare la sicurezza e l'efficienza. Le misure pertinenti a tal fine sono incluse nei piani per la ripresa e la resilienza approvati. ***Ciò premesso, la Commissione dovrebbe garantire un'adeguata armonizzazione tra la rete***

transeuropea dei trasporti e i progetti di investimento nazionali, al fine di garantire l'integrazione e l'allineamento completi degli investimenti effettuati nell'ambito dei fondi dell'UE e dei fondi nazionali, come i piani nazionali per la ripresa e la resilienza.

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 1 – lettera o

Testo della Commissione

(o) "piano urbano di mobilità sostenibile" (PUMS): documento per la pianificazione strategica della mobilità, volto a migliorare l'accessibilità alla zona urbana funzionale (comprese le zone di pendolarismo) e la mobilità all'interno **della stessa** per le persone, le imprese e le merci;

Emendamento

(o) "piano urbano di mobilità sostenibile" (PUMS): documento per la pianificazione strategica della mobilità, volto a migliorare l'accessibilità alla zona urbana funzionale (comprese le zone di pendolarismo) e **ai centri industriali periferici nonché** la mobilità all'interno **degli stessi** per le persone, le imprese e le merci;

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 1 – lettera p bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(pa) "costi delle operazioni nei terminali": i costi sostenuti dagli operatori di trasporto presso i terminali per l'esecuzione di tali operazioni;

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 1 – lettera z

Testo della Commissione

Emendamento

(z) "porto marittimo": una zona di terra

(z) "porto marittimo": una zona di terra

e acqua munita di infrastrutture ed attrezzature idonee a consentire, principalmente, l'attracco di imbarcazioni e lo svolgimento delle relative operazioni di carico, scarico e deposito di merci, la ricezione e la consegna di tali merci e l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, membri dell'equipaggio e altre persone, e di ogni altra infrastruttura necessaria agli operatori di trasporto all'interno della zona portuale;

e acqua munita di infrastrutture ed attrezzature idonee a consentire, principalmente, l'attracco di imbarcazioni e lo svolgimento delle relative operazioni di carico, scarico e deposito di merci, la ricezione e la consegna **o l'ulteriore trasmissione** di tali merci e l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, membri dell'equipaggio e altre persone, e di ogni altra infrastruttura necessaria agli operatori di trasporto all'interno della zona portuale;

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

2. La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce **alla** creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti sostenibile, efficiente, resiliente, che aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:

Emendamento

2. La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce **al rafforzamento del mercato interno attraverso la** creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti sostenibile, efficiente, resiliente **e digitalizzato**, che aumenta i vantaggi per **tutti** gli utenti, **compresa l'accessibilità**, e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera a – punto ii

Testo della Commissione

ii) la possibilità di ricorrere maggiormente a modi di trasporto più sostenibili, **anche sviluppando ulteriormente** una rete ferroviaria a lunga distanza ad alta velocità per il trasporto di passeggeri e una rete ferroviaria per il trasporto di merci pienamente

Emendamento

ii) la possibilità di ricorrere maggiormente a modi di trasporto più sostenibili, **compreso, a titolo esemplificativo, lo sviluppo ulteriore di** una rete ferroviaria a lunga distanza ad alta velocità per il trasporto di passeggeri e una rete ferroviaria per il trasporto di merci

interoperabile, nonché una rete affidabile per il trasporto per vie navigabili interne e per il trasporto marittimo a corto raggio in tutta l'Unione;

pienamente interoperabile, nonché una rete affidabile per il trasporto per vie navigabili interne e per il trasporto marittimo a corto raggio in tutta l'Unione;

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera b – punto i

Testo della Commissione

i) *l'*accessibilità e *la* connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, insulari, periferiche e montane, nonché le zone scarsamente popolate;

Emendamento

i) ***il miglioramento dell'***accessibilità e ***della*** connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, insulari, periferiche e montane, nonché le zone scarsamente popolate;

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera b – punto i bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

i bis) un maggiore accesso alle infrastrutture di trasporto per le PMI;

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera c – punto vii bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

vii bis) maggiori collegamenti e soluzioni di trasporto sostenibili e di alta qualità per le imprese e le PMI nei centri di produzione isolati e periferici.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

d) maggiori benefici per tutti gli utenti, attraverso:

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d – punto ii bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ii bis) la garanzia di un'esperienza di viaggio senza soluzione di continuità per gli utenti, compresa un'ampia tutela dei diritti dei passeggeri e la trasparenza dei prezzi;

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d – punto ii ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ii ter) la creazione di opportunità e maggiori benefici economici per le imprese e le PMI, compreso il miglioramento del loro accesso a trasporti merci di alta qualità, intermodali, veloci e sostenibili per consentire i collegamenti tra centri di produzione periferici e isolati con aree densamente popolate e ad alto valore commerciale;

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d – punto v bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

v bis) la garanzia che le infrastrutture strategiche possano essere utilizzate per scopi civili e militari;

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Gli Stati membri e tutti gli enti pubblici e privati coinvolti nello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti garantiscono il libero accesso senza discriminazioni e la concorrenza leale. Ciò avviene conformemente alle decisioni dell'Unione in materia di politica dei trasporti.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture;

b) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture **tra nodi urbani, grandi città e aree periferiche;**

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

c) la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi;

c) la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi **facilmente**

accessibile agli utenti;

Emendamento 62

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera f

Testo della Commissione

f) la presa in considerazione delle possibili sinergie con altre reti, in particolare le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni;

Emendamento

f) la presa in considerazione delle possibili sinergie con altre reti, **comprese le reti modali attive**, e in particolare le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni;

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale.

Emendamento

2. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure **di cui all'articolo 5, paragrafo 1**, che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale.

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. La Commissione può richiedere agli Stati membri, mediante un atto di esecuzione, di istituire un'entità unica per la costruzione e la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri di interesse comune. Il coordinatore europeo competente gode dello status di osservatore in seno al consiglio di amministrazione o al

Emendamento

5. La Commissione può richiedere agli Stati membri, mediante un atto di esecuzione, di istituire un'entità unica per la costruzione e la gestione di progetti infrastrutturali transfrontalieri di interesse comune **e di adottare le relative misure specifiche. Qualora sia istituita tale entità unica, dovrà essere conforme al diritto**

consiglio di vigilanza, o ad entrambi, di detta entità unica.

*dell'Unione e al diritto nazionale in materia di accessibilità. Il coordinatore europeo competente gode dello status di osservatore in seno al consiglio di amministrazione o al consiglio di vigilanza, o ad entrambi, di detta entità unica. **Ricoprendo tale ruolo, il coordinatore europeo competente può proporre agli Stati membri interessati e alla Commissione europea misure volte a rafforzare la cooperazione o può proporre loro di adottare alcune decisioni specifiche che istituiscono servizi di interesse economico generale.***

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi;

Emendamento

c) garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi ***in aree urbane e densamente popolate, aree di interesse economico e aree periferiche, costiere e remote;***

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) favorire l'accessibilità alla rete per tutti i tipi di utenti dei trasporti, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta e altre persone in situazioni di vulnerabilità;

Emendamento 67

Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 1 – lettera c ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c ter) garantire un accesso facile e digitalizzato al trasporto merci e ai servizi di spedizione diversi dall'uso dei terminali e delle strutture intermodali per gli autotrasportatori e tutte le imprese e le PMI, al fine di promuovere l'uso da parte degli speditori di servizi di trasporto merci multimodali sostenibili;

Emendamento 68

Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 1 – punto i bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

i bis) ricerca di sinergie tra tutti i modi di trasporto, compresi i modi attivi, e rimozione degli ostacoli alla mobilità attiva durante l'ammodernamento delle infrastrutture;

Emendamento 69

Proposta di regolamento
Articolo 13 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) lo sviluppo di una rete ferroviaria per il trasporto passeggeri ad alte prestazioni, pienamente interoperabile e ad alta velocità, che colleghi i nodi urbani in tutta l'Unione;

b) lo sviluppo di una rete ferroviaria per il trasporto passeggeri ad alte prestazioni, pienamente interoperabile e ad alta velocità, che colleghi i nodi urbani, **le capitali e le città principali** in tutta l'Unione;

Emendamento 70

Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 1 – lettera a – parte introduttiva

Testo della Commissione

a) linee ferroviarie, comprensive di:

Emendamento

a) linee ferroviarie, ***sia ad alta velocità che convenzionali***, comprensive di:

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) consente un numero sufficiente di punti di attraversamento sicuri per i modi attivi al fine di evitare perturbazioni sproporzionate della mobilità attiva, senza ostacolare la qualità del servizio, in particolare per i treni ad alta velocità;

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere altre esenzioni per i requisiti di cui al paragrafo 2 mediante atti di esecuzione. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità. Le esenzioni rispettano i requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁸ e sono coordinate e concordate con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi, ove applicabile.

b) su richiesta di uno Stato membro, ***solo*** in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere altre esenzioni per i requisiti di cui al paragrafo 2 mediante atti di esecuzione. Qualsiasi richiesta di esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, ***che tenga conto della necessità di preservare i servizi vitali per le imprese e le PMI nelle aree urbane e industriali di elevata rilevanza economica***, e su una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità ***e l'accessibilità***. Le esenzioni rispettano i requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁸ e sono coordinate e concordate con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri

limitrofi, ove applicabile.

⁵⁸ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

⁵⁸ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera c – comma 2

Testo della Commissione

Nel costruire o nell'ammodernare una linea passeggeri della rete centrale estesa o di sue tratte, gli Stati membri effettuano uno studio per analizzare la fattibilità e la rilevanza economica di velocità più elevate e costruiscono o ammodernano la linea in questione secondo tale velocità più elevata se la fattibilità e la rilevanza economica corrispondenti sono dimostrate.

Emendamento

Nel costruire o nell'ammodernare una linea passeggeri della rete centrale estesa o di sue tratte, gli Stati membri, ***ove applicabile***, effettuano uno studio per analizzare la fattibilità e la rilevanza economica di velocità più elevate e costruiscono o ammodernano la linea in questione secondo tale velocità più elevata se la fattibilità e la rilevanza economica corrispondenti sono dimostrate. ***Lo studio tiene conto anche del potenziale impatto sui passeggeri durante la fase di costruzione o di ammodernamento.***

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 5 – lettera b

Testo della Commissione

b) su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere altre esenzioni per i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 4 mediante atti di esecuzione. Qualsiasi esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e su una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità. Le

Emendamento

b) su richiesta di uno Stato membro, ***solo*** in casi debitamente giustificati, la Commissione può concedere altre esenzioni per i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 4 mediante atti di esecuzione. Qualsiasi esenzione si basa su un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, ***che tenga conto della necessità di preservare i servizi vitali per***

esenzioni rispettano i requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797 e sono coordinate e concordate con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi, ove applicabile.

le imprese e le PMI nelle aree urbane e industriali di elevata rilevanza economica, e su una valutazione dell'impatto sull'interoperabilità e l'accessibilità. Le esenzioni rispettano i requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797 e sono coordinate e concordate con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi, ove applicabile.

Emendamento 75

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) sia installato l'ERTMS;

Emendamento

a) sia installato l'ERTMS, **garantendo nel contempo un'implementazione sincronizzata e armonizzata dell'ERTMS sia a terra che a bordo;**

Emendamento 76

Proposta di regolamento

Articolo 19 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) mitigazione dell'impatto del rumore e delle vibrazioni causati dal trasporto ferroviario, in particolare attraverso misure relative al materiale rotabile e alle infrastrutture, incluse barriere di protezione acustica;

Emendamento

a) **ove opportuno**, mitigazione dell'impatto del rumore e delle vibrazioni causati dal trasporto ferroviario, in particolare attraverso misure relative al materiale rotabile e alle infrastrutture, incluse barriere di protezione acustica;

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 19 – comma 1 – lettera f

Testo della Commissione

f) nel costruire o nell'ammodernare l'infrastruttura ferroviaria, garanzia della

Emendamento

f) nel costruire o nell'ammodernare l'infrastruttura ferroviaria, garanzia della

continuità e dell'accessibilità dei *percorsi* pedonali e ciclabili al fine di promuovere modi di trasporto attivi;

continuità e dell'accessibilità dei *collegamenti* pedonali e ciclabili, *nonché ricerca di sinergie tra questi collegamenti* al fine di promuovere modi di trasporto attivi;

Emendamento 78

Proposta di regolamento Articolo 19 – comma 1 – lettera g

Testo della Commissione

g) sviluppo di tecnologie innovative relative ai combustibili alternativi per le ferrovie, quali l'idrogeno per le tratte esentate dal requisito di elettrificazione.

Emendamento

g) *ove opportuno*, sviluppo di tecnologie innovative relative ai combustibili alternativi per le ferrovie, quali l'idrogeno per le tratte esentate dal requisito di elettrificazione.

Emendamento 79

Proposta di regolamento Articolo 19 – comma 1 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

g bis) possibili sinergie con altri modi di trasporto, anche attivi, per l'integrazione di altre infrastrutture accanto alle linee ferroviarie o all'interno di ponti e gallerie.

Emendamento 80

Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Ove possibile e proporzionato, gli Stati membri consentono un numero sufficiente di punti di attraversamento sicuri per i modi attivi al fine di evitare perturbazioni sproporzionate della mobilità attiva.

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 23 – comma 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) possibili sinergie con altri modi di trasporto, anche attivi, per l'integrazione di altre infrastrutture accanto a quelle delle vie navigabili interne e all'interno di ponti.

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 24 – paragrafo 3 – lettera k bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

k bis) infrastrutture a duplice uso destinate a scopi civili e militari.

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 27 – comma 1 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

e) miglioramento della resilienza delle catene logistiche *e* del commercio marittimo internazionale, anche in relazione all'adattamento ai cambiamenti climatici;

e) miglioramento della resilienza delle catene logistiche, del commercio marittimo internazionale ***e della sicurezza dell'approvvigionamento energetico***, anche in relazione all'adattamento ai cambiamenti climatici;

Emendamento 84

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera a – punto x bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

x bis) infrastrutture per i modi attivi

quali piste pedonali e ciclabili, ponti o gallerie, compresi percorsi alternativi per i modi attivi.

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 29 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) siano disponibili aree di sosta a una distanza massima di 60 km l'una dall'altra, che forniscano spazio di parcheggio sufficiente, attrezzature di sicurezza e protezione e strutture adeguate, compresi servizi igienici, che soddisfino le esigenze di una forza lavoro diversificata;

Emendamento

b) siano disponibili aree di sosta a una distanza massima di 60 km l'una dall'altra, che forniscano spazio di parcheggio sufficiente, ***pertinenti*** attrezzature di sicurezza e protezione e strutture adeguate, compresi servizi igienici, che soddisfino le esigenze di una forza lavoro diversificata;

Emendamento 86

Proposta di regolamento

Articolo 29 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

c) siano disponibili aree di parcheggio sicure e protette a una distanza massima di 100 km l'una dall'altra, ***che forniscano*** uno spazio di parcheggio sufficiente per i veicoli commerciali e soddisfino i requisiti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2020/1054⁶⁹;

Emendamento

c) siano disponibili aree di parcheggio sicure e protette a una distanza massima di 100 km l'una dall'altra ***o, in casi debitamente giustificati e sulla base della densità del volume di traffico, della domanda di mercato o di altri fattori pertinenti, gli Stati membri possono chiedere una deroga alla Commissione al fine di consentire distanze maggiori tra aree di parcheggio sicure e protette. Tali aree di parcheggio forniscono*** uno spazio di parcheggio sufficiente per i veicoli commerciali e soddisfino i requisiti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2020/1054⁶⁹;

⁶⁹ Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento

⁶⁹ Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento

(CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1).

(CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1).

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 29 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) sia previsto un numero sufficiente di punti di attraversamento sicuri per i modi attivi al fine di evitare perturbazioni sproporzionate della mobilità attiva;

Emendamento 88

Proposta di regolamento

Articolo 31 – comma 1 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

d) nel costruire o nell'ammodernare l'infrastruttura stradale, garanzia ***della*** continuità e ***dell'***accessibilità dei ***percorsi*** pedonali e ciclabili al fine di promuovere modi di trasporto attivi.

d) nel costruire o nell'ammodernare l'infrastruttura stradale, garanzia ***del fatto che tale infrastruttura non ostacoli la*** continuità e ***l'***accessibilità dei ***collegamenti*** pedonali e ciclabili ***e cerchi sinergie tra questi collegamenti*** al fine di promuovere modi di trasporto attivi.

Emendamento 89

Proposta di regolamento

Articolo 31 – comma 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) possibili sinergie con altri modi di trasporto, anche attivi, per l'integrazione

di altre infrastrutture accanto a quelle stradali o all'interno di ponti e gallerie.

Emendamento 90

Proposta di regolamento Articolo 31 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione effettua uno studio di fattibilità sul potenziale utilizzo dei veicoli del sistema modulare europeo nell'infrastruttura stradale per la rete centrale TEN-T.

Emendamento 91

Proposta di regolamento Articolo 34 – comma 1 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

d) miglioramento delle interconnessioni multimodali tra gli aeroporti e le infrastrutture di altri modi di trasporto, nonché tra gli aeroporti e i nodi urbani, se opportuno;

d) miglioramento delle interconnessioni multimodali tra gli aeroporti e le infrastrutture di altri modi di trasporto, nonché tra gli aeroporti e i nodi urbani, se opportuno, ***anche attraverso soluzioni di mobilità aerea urbana;***

Emendamento 92

Proposta di regolamento Articolo 40 – comma 1 – lettera b – punto i

Testo della Commissione

Emendamento

i) l'adozione di un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) in linea con l'allegato V che 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

i) l'adozione ***e la pubblicazione*** di un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) in linea con l'allegato V che comprenda in particolare misure volte a integrare i diversi modi di trasporto, a promuovere una mobilità efficiente a emissioni zero, compresa la logistica

zero, a ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e che tenga conto dei flussi di trasporto transeuropeo a lunga distanza;

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;

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Articolo 40 – comma 1 – lettera b – punto ii

Testo della Commissione

ii) la raccolta *e* la presentazione alla Commissione dei dati sulla mobilità urbana per ciascun nodo urbano riguardanti quanto meno le emissioni di gas serra, la congestione, gli incidenti e i feriti, la quota modale e l'accesso ai servizi di mobilità, nonché dei dati sull'inquinamento atmosferico e acustico. Successivamente tali dati vengono presentati ogni anno;

Emendamento

ii) la raccolta, la presentazione alla Commissione *e la pubblicazione, in conformità con la direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis}*, dei dati sulla mobilità urbana per ciascun nodo urbano riguardanti quanto meno le emissioni di gas serra, la congestione, gli incidenti e i feriti, la quota modale e l'accesso ai servizi di mobilità, nonché dei dati sull'inquinamento atmosferico e acustico. Successivamente tali dati vengono presentati *e pubblicati* ogni anno;

^{1 bis} Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico, GU L 172 del 26.6.2019, pag. 56.

Emendamento 94

Proposta di regolamento

Articolo 40 – comma 1 – lettera d

Testo della Commissione

d) entro il 31 dicembre 2040: lo sviluppo di almeno un terminale merci multimodale che consenta una capacità di trasbordo sufficiente all'interno o in prossimità del nodo urbano.

Emendamento

d) entro il 31 dicembre 2040: lo sviluppo di almeno un terminale merci multimodale che consenta una capacità di trasbordo sufficiente all'interno o in prossimità del nodo urbano, *con la*

possibilità che un terminale sia utilizzato per più di un nodo urbano, se la capacità lo consente.

Emendamento 95

Proposta di regolamento

Articolo 40 – comma 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) il rispetto dei piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) adottati.

Emendamento 96

Proposta di regolamento

Capo IV – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

DISPOSIZIONI PER TRASPORTI INTELLIGENTI E RESILIENTI

DISPOSIZIONI PER TRASPORTI INTELLIGENTI, **ACCESSIBILI** E RESILIENTI

Emendamento 97

Proposta di regolamento

Articolo 44 – comma 1 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

d) migliorare la sicurezza e la sostenibilità della circolazione delle persone e del trasporto di merci;

d) migliorare la sicurezza e la sostenibilità della circolazione delle persone, **dei servizi** e del trasporto di merci;

Emendamento 98

Proposta di regolamento

Articolo 44 – comma 1 – lettera i

Testo della Commissione

i) introdurre la tecnologia della sicurezza e norme di identificazione compatibili sulle reti;

Emendamento

i) introdurre la **tecnologia a duplice uso**, la tecnologia della sicurezza e norme di identificazione compatibili sulle reti;

Emendamento 99

**Proposta di regolamento
Articolo 45 – comma**

Testo della Commissione

Gli Stati membri provvedono affinché le infrastrutture di trasporto offrano movimenti di passeggeri e di merci sicuri e protetti.

Emendamento

Gli Stati membri provvedono affinché le infrastrutture di trasporto offrano movimenti di passeggeri e di merci sicuri e protetti **durante tutto il loro ciclo di vita**.

Emendamento 100

**Proposta di regolamento
Articolo 45 – comma 1 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri riservano un'attenzione particolare alla protezione dei lavoratori durante la fase di costruzione delle infrastrutture.

Emendamento 101

**Proposta di regolamento
Articolo 46 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Gli Stati membri garantiscono la continuità del funzionamento delle catene di approvvigionamento e dei viaggi essenziali lungo la rete TEN-T ed evitano eventuali carenze, se necessario attivando le "corsie verdi" in stretta collaborazione con i coordinatori europei.

Emendamento 102

Proposta di regolamento

Articolo 47 – paragrafo 2 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni notificate a norma del paragrafo 1 siano messe a disposizione almeno **dodici** mesi prima della decisione finale sull'attuazione del progetto di interesse comune. Tali informazioni comprendono in particolare:

Emendamento

Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni notificate a norma del paragrafo 1 siano messe a disposizione almeno **sei** mesi prima della decisione finale sull'attuazione del progetto di interesse comune. Tali informazioni comprendono in particolare:

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Articolo 48 – comma 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) qualsiasi intervento di manutenzione che comporti una limitazione o un'indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria sia gestito conformemente alla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione^{1 bis}.

^{1 bis} Decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 295 del 14.11.2017, pag. 69).

Emendamento 104

Proposta di regolamento

Articolo 49 – comma

Testo della Commissione

Le infrastrutture di trasporto consentono una mobilità e un'accessibilità senza soluzione di continuità per tutti gli utenti, in particolare per le persone in situazioni di vulnerabilità, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta, nonché le persone che vivono nelle regioni ultraperiferiche e in altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montuose, nonché in zone scarsamente popolate.

Emendamento

1. Le infrastrutture di trasporto consentono una mobilità e un'accessibilità senza soluzione di continuità per tutti gli utenti, in particolare per le persone in situazioni di vulnerabilità, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta, nonché le persone che vivono nelle regioni ultraperiferiche e in altre regioni remote, rurali, insulari, periferiche e montuose, nonché in zone scarsamente popolate.

2. *Gli Stati membri eseguono valutazioni ex ante dell'accessibilità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi.*

3. *La progettazione, la costruzione, la manutenzione e l'ammodernamento dell'infrastruttura di trasporto sono conformi agli allegati I e III della direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis}, una volta applicabili, come pure ai requisiti di accessibilità stabiliti da altre pertinenti normative dell'Unione.*

^{1 bis} *Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70).*

Emendamento 105

Proposta di regolamento

Articolo 50 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) *miglioramento dell'accessibilità dei corridoi di trasporto europei per tutti gli utenti;*

Emendamento 106

Proposta di regolamento Articolo 52 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Il forum consultivo per le priorità orizzontali è istituito e presieduto dal coordinatore europeo. Vi possono partecipare gli Stati membri interessati **e, se opportuno, i** rappresentanti dei settori interessati. Gli Stati membri designano un coordinatore nazionale per l'ERTMS affinché partecipi al forum consultivo per l'ERTMS. Il coordinatore europeo può altresì istituire gruppi di lavoro ad hoc.

Emendamento

4. Il forum consultivo per le priorità orizzontali è istituito e presieduto dal coordinatore europeo. Vi possono partecipare gli Stati membri interessati **insieme ai** rappresentanti dei settori interessati. Gli Stati membri designano un coordinatore nazionale per l'ERTMS affinché partecipi al forum consultivo per l'ERTMS. Il coordinatore europeo può altresì istituire gruppi di lavoro ad hoc.

Emendamento 107

Proposta di regolamento Articolo 52 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Il coordinatore europeo può consultare le autorità regionali e locali, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori dei trasporti, in particolare quelli che sono membri della governance del trasporto ferroviario di merci, il settore dell'approvvigionamento, gli utenti dei trasporti e i rappresentanti della società civile in relazione al piano di lavoro e alla sua attuazione. Il coordinatore europeo competente per l'ERTMS coopera altresì strettamente con l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e l'impresa comune "Ferrovie europee", mentre il coordinatore europeo per lo spazio marittimo europeo coopera con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Emendamento

6. Il coordinatore europeo può consultare le autorità regionali e locali, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori dei trasporti, in particolare quelli che sono membri della governance del trasporto ferroviario di merci, il settore dell'approvvigionamento, gli utenti dei trasporti, **gli esperti in materia di accessibilità** e i rappresentanti della società civile in relazione al piano di lavoro e alla sua attuazione. Il coordinatore europeo competente per l'ERTMS coopera altresì strettamente con l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e l'impresa comune "Ferrovie europee", mentre il coordinatore europeo per lo spazio marittimo europeo coopera con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Emendamento 108

Proposta di regolamento
Articolo 53 – paragrafo 3 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) un'analisi che permetta di stabilire in che misura l'infrastruttura che consente una mobilità senza soluzione di continuità e accessibile a tutti gli utenti sia a prova di futuro e, se del caso, una proposta di misure volte ad adeguare alle esigenze future l'accessibilità e l'interoperabilità della rete e dei servizi connessi;

Emendamento 109

Proposta di regolamento
Articolo 53 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. In caso di controversie tra Stati membri, tra cui azioni unilaterali a livello nazionale che comportino un blocco o la limitazione della libera circolazione di persone, servizi o merci, la Commissione invita gli Stati membri interessati a promuovere l'attivazione e la gestione di percorsi ferroviari o stradali alternativi e agisce in qualità di mediatore a tal fine.

Emendamento 110

Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Gli Stati membri informano la Commissione periodicamente e in modo completo e trasparente in merito ai progressi compiuti nella realizzazione dei progetti di interesse comune e agli investimenti effettuati a tale scopo. Tale informazione comprende la trasmissione

1. Gli Stati membri informano la Commissione periodicamente e in modo completo e trasparente in merito ai progressi compiuti nella realizzazione dei progetti di interesse comune e agli investimenti effettuati a tale scopo. Tale informazione comprende la trasmissione

annuale di dati attraverso il sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec). Sono compresi dati tecnici e finanziari relativi a progetti di interesse comune sulla rete transeuropea dei trasporti, nonché dati sul completamento di tale rete.

annuale di dati attraverso il sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec). Sono compresi dati tecnici e finanziari relativi a progetti di interesse comune sulla rete transeuropea dei trasporti, ***dati concernenti l'accessibilità dell'infrastruttura TEN-T e dei servizi passeggeri, ove applicabile***, nonché dati sul completamento ***e la manutenzione*** di tale rete.

Emendamento 111

Proposta di regolamento Articolo 55 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Gli Stati membri garantiscono la qualità, la completezza e la coerenza dei dati nel sistema informativo TENtec. I sistemi e le fonti di dati nazionali consentono uno scambio automatizzato di dati con TENtec.

Emendamento

3. Gli Stati membri garantiscono la qualità, la completezza, ***l'accessibilità*** e la coerenza dei dati nel sistema informativo TENtec. I sistemi e le fonti di dati nazionali consentono uno scambio automatizzato di dati con TENtec.

Emendamento 112

Proposta di regolamento Articolo 56 – paragrafo 1 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 60 al fine di modificare gli allegati I e II, in particolare per tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite agli articoli 20, 24 e 32. Nell'adeguare tali allegati la Commissione:

Emendamento

Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 60 al fine di modificare gli allegati I e II, in particolare per tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite agli articoli 20, 24 e 32 ***o da cambiamenti in termini di sicurezza***. Nell'adeguare tali allegati la Commissione:

Emendamento 113

Proposta di regolamento

Articolo 56 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) include nuove infrastrutture e nodi urbani nella rete transeuropea dei trasporti se ritenuti di grande importanza per garantire la mobilità militare e la sicurezza alimentare all'interno dell'Unione;

Emendamento 114

Proposta di regolamento

Articolo 57 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

Nella fase di pianificazione e costruzione di un progetto sono rispettate, se opportuno, le procedure nazionali riguardanti il coinvolgimento e la consultazione **di** autorità regionali e locali, **nonché** della società civile, che sono **interessate** da un progetto di interesse comune. La Commissione **promuove** lo scambio di buone prassi al riguardo, in particolare per quanto concerne la consultazione e l'inclusione di persone in situazioni di vulnerabilità.

Nella fase di pianificazione e costruzione di un progetto sono rispettate, se opportuno, le procedure nazionali riguardanti il coinvolgimento e la consultazione **delle** autorità regionali e locali, **dei partner industriali, incluse le PMI**, della società civile, **dei rappresentanti degli utenti e degli esperti in materia di accessibilità** che sono **interessati** da un progetto di interesse comune. La Commissione **agevola tale processo promuovendo** lo scambio di buone prassi al riguardo, in particolare per quanto concerne la consultazione e l'inclusione di persone in situazioni di vulnerabilità.

Emendamento 115

Proposta di regolamento

Articolo 58 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Gli Stati membri notificano alla

3. Gli Stati membri notificano alla

Commissione i progetti di piani e programmi nazionali, o qualsiasi modifica degli stessi, nell'ottica dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, almeno **dodici** mesi prima della loro adozione. Entro sei mesi dalla notifica da parte dello Stato membro la Commissione può esprimere un parere in merito alla coerenza dei progetti di piani e programmi nazionali con le priorità stabilite nel presente regolamento e con le priorità stabilite nei piani di lavoro per il corridoio o i corridoi corrispondenti e per le priorità orizzontali e negli atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 54, paragrafo 1. Entro due mesi dalla notifica del parere gli Stati membri informano la Commissione in merito alle misure adottate per dare seguito alle raccomandazioni in esso formulate.

Commissione i progetti di piani e programmi nazionali, o qualsiasi modifica degli stessi, nell'ottica dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, almeno **sei** mesi prima della loro adozione. Entro sei mesi dalla notifica da parte dello Stato membro la Commissione può esprimere un parere in merito alla coerenza dei progetti di piani e programmi nazionali con le priorità stabilite nel presente regolamento e con le priorità stabilite nei piani di lavoro per il corridoio o i corridoi corrispondenti e per le priorità orizzontali e negli atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 54, paragrafo 1. Entro due mesi dalla notifica del parere gli Stati membri informano la Commissione in merito alle misure adottate per dare seguito alle raccomandazioni in esso formulate.

Emendamento 116

Proposta di regolamento Articolo 61 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Nel condurre il processo di riesame, la Commissione, in consultazione con gli Stati membri, valuta anche la creazione di un nuovo corridoio di trasporto dell'Europa meridionale che colleghi la sponda orientale e quella occidentale del Mar Mediterraneo.

Emendamento 117

Proposta di regolamento Allegato V – punto 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Finalità e obiettivi: un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) deve avere

1. Finalità e obiettivi: un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) deve avere

come obiettivo centrale il miglioramento dell'accessibilità della zona urbana funzionale e la fornitura di una mobilità di qualità elevata, sicura, sostenibile e a basse emissioni verso, attraverso e all'interno dell'area urbana funzionale. Esso deve sostenere in particolare la mobilità a emissioni zero e l'attuazione di un sistema di trasporto urbano che contribuisca a migliorare le prestazioni complessive della rete transeuropea dei trasporti, in particolare attraverso lo sviluppo di infrastrutture per la circolazione senza soluzione di continuità di veicoli a emissioni zero, nonché di nodi passeggeri multimodali per facilitare i collegamenti di primo e ultimo miglio e di terminali merci multimodali che servono i nodi urbani.

come obiettivo centrale il miglioramento dell'accessibilità della zona urbana funzionale e la fornitura di una mobilità di qualità elevata, sicura, sostenibile e a basse emissioni verso, attraverso e all'interno dell'area urbana funzionale **per passeggeri e merci**. Esso deve sostenere in particolare la mobilità a emissioni zero e l'attuazione di un sistema di trasporto urbano che contribuisca a migliorare le prestazioni complessive della rete transeuropea dei trasporti, in particolare attraverso lo sviluppo di infrastrutture per la circolazione senza soluzione di continuità di veicoli a emissioni zero, nonché di nodi passeggeri multimodali per facilitare i collegamenti di primo e ultimo miglio e di terminali merci multimodali che servono i nodi urbani. **Un PUMS deve inoltre tenere conto dei tragitti dei pendolari da e verso l'area urbana.**

Emendamento 118

Proposta di regolamento Allegato V – punto 3

Testo della Commissione

3. Integrazione dei diversi modi di trasporto: un PUMS deve promuovere il trasporto multimodale mediante l'integrazione dei diversi modi di trasporto e mediante misure finalizzate a facilitare la mobilità sostenibile e senza soluzione di continuità. Esso deve comprendere azioni volte ad aumentare la quota modale delle forme di trasporto più sostenibili quali il trasporto pubblico, la mobilità attiva e, a seconda dei casi, il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo. Deve comprendere altresì azioni volte a promuovere la mobilità a emissioni zero, in particolare per quanto concerne il rendere la flotta urbana più ecologica, nonché a ridurre la congestione e a migliorare la sicurezza stradale, in particolare degli

Emendamento

3. Integrazione dei diversi modi di trasporto: un PUMS deve promuovere il trasporto multimodale mediante l'integrazione dei diversi modi di trasporto e mediante misure finalizzate a facilitare la mobilità sostenibile e senza soluzione di continuità. Esso deve comprendere azioni volte ad aumentare la quota modale delle forme di trasporto più sostenibili quali il trasporto pubblico, la mobilità attiva e, a seconda dei casi, **il trasporto aereo**, il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo. Deve comprendere altresì azioni volte a promuovere la mobilità a emissioni zero, in particolare per quanto concerne il rendere la flotta urbana più ecologica, nonché a ridurre la congestione e a migliorare la sicurezza stradale, in particolare degli utenti della

utenti della strada vulnerabili.

strada vulnerabili.

Emendamento 119

Proposta di regolamento Allegato V – punto 6

Testo della Commissione

6. Monitoraggio e indicatori di prestazione: un PUMS deve comprendere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano, almeno per quanto riguarda emissioni di gas a effetto serra, congestione, incidenti e feriti, quota modale e accesso ai servizi di mobilità, nonché dati sull'inquinamento atmosferico e acustico nelle città. L'attuazione di un PUMS deve essere monitorata mediante indicatori di prestazione. Gli Stati membri e le autorità pertinenti devono mettere in atto meccanismi per garantire che un PUMS sia in linea con le disposizioni del presente allegato e presenti una qualità elevata.

Emendamento

6. Monitoraggio e indicatori di prestazione: un PUMS deve comprendere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano, almeno per quanto riguarda emissioni di gas a effetto serra, congestione, incidenti e feriti, quota modale e accesso ai servizi di mobilità, nonché dati sull'inquinamento atmosferico e acustico nelle città. L'attuazione di un PUMS deve essere monitorata mediante indicatori di prestazione. Gli Stati membri e le autorità pertinenti devono mettere in atto meccanismi per garantire che un PUMS sia in linea con le disposizioni del presente allegato e presenti una qualità elevata. ***Gli strumenti dei PUMS includono anche indicatori strategici che valutino la rilevanza economica dei terminali multimodali e delle soluzioni di trasporto combinato per gli interessi degli operatori dei trasporti, degli autotrasportatori, delle imprese e delle PMI, con l'obiettivo di creare condizioni favorevoli agli investimenti sostenibili e alla pianificazione strategica nelle aree urbane e periferiche che rivestono grande importanza economica per le comunità locali.***

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Regolamento 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	
Riferimenti	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 7.3.2022	
Parere espresso da Annuncio in Aula	IMCO 7.3.2022	
Relatore(trice) per parere Nomina	Salvatore De Meo 14.2.2022	
Esame in commissione	21.4.2022	15.6.2022
Approvazione	12.7.2022	
Esito della votazione finale	+: 42 -: 0 0: 2	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Alex Agius Saliba, Andrus Ansip, Pablo Arias Echeverría, Alessandra Basso, Brando Benifei, Adam Bielan, Biljana Borzan, Markus Buchheit, Andrea Caroppo, Anna Cavazzini, Dita Charanzová, Deirdre Clune, David Cormand, Sandro Gozi, Maria Grapini, Svenja Hahn, Krzysztof Hetman, Virginie Joron, Eugen Jurzyca, Marcel Kolaja, Kateřina Konečná, Andrey Kovatchev, Maria-Manuel Leitão-Marques, Morten Løkkegaard, Antonius Manders, Leszek Miller, Anne-Sophie Pelletier, René Repasi, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefanec, Róza Thun und Hohenstein, Tom Vandenkendelaere, Marion Walsmann	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Marco Campomenosi, Salvatore De Meo, Malte Gallée, Ivars Ijabs, Katrin Langensiepen, Antonio Maria Rinaldi, Dominik Tarczyński, Edina Tóth, Kosma Złotowski	

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

42	+
ECR	Adam Bielan, Eugen Jurzyca, Dominik Tarczyński, Kosma Zlotowski
ID	Alessandra Basso, Markus Buchheit, Marco Campomenosi, Virginie Joron, Antonio Maria Rinaldi
NI	Edina Tóth
PPE	Pablo Arias Echeverría, Andrea Caroppo, Deirdre Clune, Salvatore De Meo, Krzysztof Hetman, Andrey Kovatchev, Antonius Manders, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefanec, Tom Vandenkendelaere, Marion Walsmann
RENEW	Andrus Ansip, Dita Charanzová, Sandro Gozi, Svenja Hahn, Ivars Ijabs, Morten Løkkegaard, Róza Thun und Hohenstein
S&D	Alex Agius Saliba, Brando Benifei, Biljana Borzan, Maria Grapini, Maria-Manuel Leitão-Marques, Leszek Miller, René Repasi, Christel Schaldemose
VERTS/ALE	Anna Cavazzini, David Cormand, Malte Gallée, Marcel Kolaja, Katrin Langensiepen

0	-

2	0
THE LEFT	Kateřina Konečná, Anne-Sophie Pelletier

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti