



**2021/0420(COD)**

5.12.2022

## **PARERE**

della commissione per lo sviluppo regionale

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: Alessandro Panza

PA\_Legam

## BREVE MOTIVAZIONE

La revisione dell'attuale regolamento TEN-T del 2013 è ritenuta necessaria per adeguare il testo ai nuovi obiettivi dell'Unione europea, anche per quanto riguarda la lotta ai cambiamenti climatici. Tale revisione rappresenta anche un'opportunità per la Commissione europea di rafforzare la governance della TEN-T. Pertanto, l'obiettivo principale del regolamento in esame è garantire una connettività affidabile, continua e sostenibile in tutta l'Unione, realizzando i collegamenti mancanti ed eliminando le strozzature residue che ancora generano congestione.

Le infrastrutture di trasporto, che garantiscono connettività e accessibilità, rappresentano una sfida fondamentale per le regioni e le città.

Il conseguimento degli obiettivi di coesione territoriale, efficienza e miglioramento dei servizi agli utenti è al centro delle loro azioni. Solo un coordinamento a livello europeo può garantire una circolazione continua ed efficace all'interno dell'UE, ad esempio tramite la realizzazione dei collegamenti che ancora mancano tra alcune regioni frontaliere. Una migliore interconnessione delle regioni frontaliere renderebbe più tangibile l'integrazione europea e offrirebbe ai cittadini la possibilità di una mobilità transfrontaliera efficace e rispettosa dell'ambiente.

Inoltre le regioni che subiscono una perdita del Pil, a causa degli ostacoli transfrontalieri, potrebbero trarre particolare vantaggio dalla rete TEN-T che facilita l'accessibilità tra Paesi vicini e determina un maggiore scambio economico.

Nella proposta della Commissione viene sottolineata la necessità di garantire una migliore accessibilità e connettività a tutte le regioni dell'Unione, tenendo conto nel contempo delle specificità dei diversi territori.

Le speciali caratteristiche geografiche, infatti, causano particolari vincoli per quanto riguarda l'accessibilità e le infrastrutture di trasporto e ciò rende la mobilità una delle maggiori sfide per lo sviluppo sociale, economico ed ambientale delle regioni rurali, remote, montane, insulari e ultra periferiche. Tali territori lamentano spesso l'assenza o l'insoddisfacente qualità delle infrastrutture locali e regionali e un'offerta di trasporto pubblico, spesso insufficiente e inadeguata alle esigenze specifiche della popolazione locale.

Per il conseguimento di coesione territoriale è necessario che la rete, nel suo insieme, stabilisca un collegamento valido ed efficace con le reti di trasporto secondarie.

A tal fine è necessario che la rete trans europea 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 accessibili agli utenti, comprese le persone con disabilità e a mobilità ridotta, è condizione necessaria per il corretto funzionamento della rete.

Si tratta di migliorare l'efficienza, l'uso e l'interoperabilità dei modi di trasporto e relative infrastrutture a livello europeo, interregionale e locale.

Infine poiché gli enti regionali e locali contribuiscono alla pianificazione e al finanziamento

delle infrastrutture di trasporto nei loro territori, è necessario coinvolgerli maggiormente nel sistema di governance della TEN-T, in particolare, facendoli partecipare attivamente al forum dei corridoi oltre il semplice ruolo di osservatori che è loro assegnato.

## EMENDAMENTI

La commissione per lo sviluppo regionale invita la commissione per i trasporti e il turismo a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

### Emendamento 1

#### Proposta di regolamento Considerando 3

##### *Testo della Commissione*

(3) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>15</sup> definisce le tappe fondamentali volte a mostrare il percorso di avvicinamento del sistema europeo dei trasporti agli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Secondo la strategia: il traffico merci su rotaia dovrebbe aumentare la propria quota di mercato del 50 % entro il 2030 e raddoppiarla entro il 2050; il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio dovrebbero aumentare la propria quota di mercato del 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050; il traffico ferroviario ad alta velocità dovrebbe raddoppiare entro il 2030 e triplicare entro il 2050; almeno 30 milioni di automobili e 80 000 autocarri a emissioni zero dovrebbero essere in circolazione sulle strade dell'Unione entro il 2030 e quasi tutte le automobili, i furgoni, gli autobus e i veicoli pesanti nuovi dovrebbero essere **a emissioni zero** entro il 2050; entro il 2030 i viaggi collettivi programmati inferiori a 500 km dovrebbero essere neutri in termini di emissioni di carbonio all'interno dell'Unione; entro il 2030 in Europa dovrebbero esservi almeno 100 città a impatto climatico zero.

##### *Emendamento*

(3) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>15</sup> definisce le tappe fondamentali volte a mostrare il percorso di avvicinamento del sistema europeo dei trasporti agli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Secondo la strategia: il traffico merci su rotaia dovrebbe aumentare la propria quota di mercato del 50 % entro il 2030 e raddoppiarla entro il 2050; il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio dovrebbero aumentare la propria quota di mercato del 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050; il traffico ferroviario ad alta velocità dovrebbe raddoppiare entro il 2030 e triplicare entro il 2050; almeno 30 milioni di automobili e 80 000 autocarri a emissioni zero dovrebbero essere in circolazione sulle strade dell'Unione entro il 2030 e quasi tutte le automobili, i furgoni, gli autobus e i veicoli pesanti nuovi dovrebbero essere **alimentati da combustibili rinnovabili, alternativi e avanzati** entro il 2050; entro il 2030 i viaggi collettivi programmati inferiori a 500 km dovrebbero essere neutri in termini di emissioni di carbonio all'interno dell'Unione; entro il 2030 in Europa dovrebbero esservi almeno 100 città a

impatto climatico zero.

---

<sup>15</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final).

---

<sup>15</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final).

## Emendamento 2

### 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 **integrati**, sostenibili, accessibili in termini di costi e inclusivi **in tutte le regioni dell'Unione**, di rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale, **di promuovere il trasferimento modale** 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 3

### Proposta di regolamento Considerando 5

#### *Testo della Commissione*

(5) La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento della rete transeuropea dei

#### *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 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 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 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, **oltre che dei Paesi di transito**. Lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe altresì consentire una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile di **persone e merci** in tutta la loro diversità **e struttura**, 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.

#### Emendamento 4

##### Proposta di regolamento Considerando 6

###### *Testo della Commissione*

(6) L'aumento del traffico ha portato ad una maggiore congestione del trasporto internazionale. Al fine di garantire la mobilità internazionale di passeggeri e merci, è opportuno ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti e il relativo uso e, se necessario, ampliarli rimuovendo le strozzature presenti nelle infrastrutture e realizzando i collegamenti infrastrutturali mancanti all'interno degli Stati membri e tra di essi e, se opportuno,

###### *Emendamento*

(6) L'aumento del traffico ha portato ad una maggiore congestione del trasporto internazionale **e ad un maggior numero di incidenti**. Al fine di garantire la mobilità internazionale di passeggeri e merci, è opportuno ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti e il relativo uso e, se necessario, ampliarli rimuovendo le strozzature presenti nelle infrastrutture e realizzando i collegamenti infrastrutturali mancanti all'interno degli Stati membri e

con i paesi vicini e tenendo in considerazione i negoziati in corso con paesi candidati e potenziali paesi candidati.

tra di essi e, se opportuno, con i paesi vicini, **con i Paesi firmatari di accordi di cooperazione e partenariato con l'Unione** e tenendo in considerazione i negoziati in corso con paesi candidati e potenziali paesi candidati.

## Emendamento 5

### Proposta di regolamento Considerando 7

#### *Testo della Commissione*

(7) La rete transeuropea dei trasporti consiste in larga parte in infrastrutture già esistenti. Al fine di conseguire pienamente gli obiettivi della nuova politica in materia di rete transeuropea dei trasporti, occorre stabilire requisiti uniformi per quanto riguarda l'infrastruttura.

#### *Emendamento*

(7) La rete transeuropea dei trasporti consiste in larga parte in infrastrutture già esistenti. Al fine di conseguire pienamente gli obiettivi della nuova politica in materia di rete transeuropea dei trasporti, occorre stabilire requisiti uniformi **e norme chiare** per quanto riguarda l'infrastruttura.

## Emendamento 6

### Proposta di regolamento Considerando 9

#### *Testo della Commissione*

(9) In sede di attuazione dei progetti di interesse comune, occorre tenere debitamente conto delle particolari circostanze del singolo progetto interessato. Ove possibile, è opportuno sfruttare le sinergie con altre politiche, ad esempio con gli aspetti connessi al turismo, includendo, all'interno di strutture di ingegneria civile quali ponti o gallerie, infrastrutture per piste ciclabili, inclusa la rete ciclabile EuroVelo, o con aspetti di sicurezza includendo tecnologie nuove **quali sensori nei ponti**.

#### *Emendamento*

(9) In sede di attuazione dei progetti di interesse comune, occorre tenere debitamente conto delle particolari circostanze del singolo progetto interessato. Ove possibile, è opportuno sfruttare **e realizzare** le sinergie con altre politiche, ad esempio con gli aspetti connessi al turismo, includendo, all'interno di strutture di ingegneria civile quali ponti o gallerie, infrastrutture per piste ciclabili, inclusa la rete ciclabile EuroVelo, o con aspetti di sicurezza includendo tecnologie nuove **sostenibili, pertinenti ed efficienti sotto il profilo dei costi**.

## Emendamento 7

## Proposta di regolamento

### Considerando 11

#### *Testo della Commissione*

(11) Nel pianificare, appaltare e attuare progetti di interesse comune, gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero tenere in debita considerazione la direttiva (UE) 2021/1187 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Direttiva (UE) 2021/1187, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (GU L 258 del 20.7.2021, pag. 1).

#### *Emendamento*

(11) Nel pianificare, appaltare e attuare progetti di interesse comune, gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero tenere in debita considerazione la direttiva (UE) 2021/1187 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>16</sup>, **oltre la direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli appalti pubblici.**

---

<sup>16</sup> Direttiva (UE) 2021/1187, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (GU L 258 del 20.7.2021, pag. 1).

## Emendamento 8

### Proposta di regolamento

#### Considerando 12

#### *Testo della Commissione*

(12) Durante la pianificazione delle infrastrutture, gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero attribuire la necessaria considerazione alle valutazioni dei rischi e alle misure di adattamento **intese** a migliorare la resilienza, ad esempio nei confronti dei cambiamenti climatici, dei rischi naturali e dei disastri provocati dall'uomo. Fornendo ulteriori incentivi allo sviluppo di forme di trasporto sostenibili e con l'attuazione di norme di alto livello per le infrastrutture di trasporto verdi, la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti sosterrà il principio "non arrecare un danno significativo".

#### *Emendamento*

(12) Durante la pianificazione delle infrastrutture, gli Stati membri, **in cooperazione con le autorità regionali e locali**, e gli altri promotori di progetti dovrebbero attribuire la necessaria considerazione alle valutazioni dei rischi e alle misure di adattamento, **nonché ai risultati di tutte le loro analisi costi-benefici, intesi** a migliorare la resilienza, ad esempio nei confronti dei cambiamenti climatici, dei rischi naturali e dei disastri provocati dall'uomo. Fornendo ulteriori incentivi allo sviluppo di forme di trasporto sostenibili e con l'attuazione di norme di alto livello per le infrastrutture di trasporto verdi, la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti sosterrà **in via prioritaria il rafforzamento della coesione economica e sociale, attuando nei casi**



*previsti* il principio "non arrecare un danno significativo".

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 13

#### *Testo della Commissione*

(13) Tenuto conto dell'evoluzione delle esigenze dell'Unione in materia di infrastrutture e degli obiettivi di decarbonizzazione, nonché delle conclusioni del Consiglio europeo del luglio del 2020, secondo cui le spese dell'Unione dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi dell'accordo di Parigi, e del principio "non arrecare un danno significativo" ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sulla tassonomia<sup>17</sup>, i progetti di interesse comune dovrebbero essere valutati al fine di garantire che la politica TEN-T sia coerente con gli obiettivi strategici dell'Unione in materia di trasporti, ambiente e clima. Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti che dovrebbero includere la valutazione del principio "non arrecare un danno significativo" sulla base degli orientamenti e delle migliori prassi più recenti disponibili. Nei casi in cui l'attuazione di un progetto di interesse comune comporti un danno significativo in relazione a un obiettivo ambientale o climatico, si dovrebbero prendere in considerazione alternative ragionevoli.

---

<sup>17</sup> Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198

#### *Emendamento*

(13) Tenuto conto dell'evoluzione delle esigenze dell'Unione in materia di infrastrutture e degli obiettivi di decarbonizzazione, nonché delle conclusioni del Consiglio europeo del luglio del 2020, secondo cui le spese dell'Unione dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi dell'accordo di Parigi, e del principio "non arrecare un danno significativo" ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sulla tassonomia<sup>17</sup>, i progetti di interesse comune dovrebbero essere valutati al fine di garantire che la politica TEN-T sia coerente con gli obiettivi strategici dell'Unione in materia di trasporti, ambiente e clima. Gli Stati membri, ***in cooperazione con le autorità regionali e locali*** e gli altri promotori di progetti, dovrebbero effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti che dovrebbero includere la valutazione del principio "non arrecare un danno significativo" sulla base degli orientamenti e delle migliori prassi più recenti disponibili. Nei casi in cui l'attuazione di un progetto di interesse comune comporti un danno significativo in relazione a un obiettivo ambientale o climatico, si dovrebbero prendere in considerazione alternative ragionevoli.

---

<sup>17</sup> Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198

## **Emendamento 10**

### **Proposta di regolamento Considerando 14**

#### *Testo della Commissione*

(14) I progetti infrastrutturali nel quadro del regolamento TEN-T dovrebbero essere resilienti ai potenziali effetti avversi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, anche attraverso misure di adeguamento pertinenti. I progetti per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale dovrebbero ***essere soggetti a immunizzazione dagli effetti del clima e integrare nell'analisi costi-benefici i costi delle emissioni di gas a effetto serra e gli effetti positivi delle misure di mitigazione dei cambiamenti climatici. L'immunizzazione dagli effetti del clima dovrebbe essere intrapresa sulla base delle migliori prassi e degli orientamenti più recenti disponibili***<sup>18</sup>. Ciò contribuisce all'integrazione dei rischi connessi ai cambiamenti climatici nonché delle valutazioni della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nelle decisioni di investimento e pianificazione nell'ambito del bilancio dell'Unione.

---

<sup>18</sup> ***Comunicazione della Commissione – Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027***

***(GU C 373 del 16.9.2021, pag. 1).***

## **Emendamento 11**

### **Proposta di regolamento Considerando 15**

#### *Emendamento*

(14) I progetti infrastrutturali nel quadro del regolamento TEN-T dovrebbero essere resilienti ai potenziali effetti avversi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, anche attraverso misure di adeguamento pertinenti. I progetti per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale dovrebbero integrare nell'analisi costi-benefici gli effetti positivi delle misure di mitigazione dei cambiamenti climatici. Ciò contribuisce all'integrazione dei rischi connessi ai cambiamenti climatici nonché delle valutazioni della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nelle decisioni di investimento e pianificazione nell'ambito del bilancio dell'Unione.

*Testo della Commissione*

(15) Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti secondo la legislazione pertinente onde evitare o, quando ciò non sia possibile, mitigare o compensare gli impatti negativi sull'ambiente, quali la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, e proteggere in modo efficace la biodiversità.

*Emendamento*

(15) Gli Stati membri, **in cooperazione con le autorità regionali e locali** e gli altri promotori di progetti, dovrebbero effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti secondo la legislazione pertinente onde evitare o, quando ciò non sia possibile, mitigare o compensare gli impatti negativi sull'ambiente, quali la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, e proteggere in modo efficace la biodiversità.

**Emendamento 12**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 16**

*Testo della Commissione*

(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.

*Emendamento*

(16) Nelle fasi di pianificazione e costruzione di un progetto di interesse comune **occorrerebbe** tenere adeguatamente conto degli interessi delle autorità regionali e locali e di quelli del pubblico interessati da tale progetto, **con prove trasparenti e coerenti**.

**Emendamento 13**

**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

*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.

connessioni, nonché i relativi sistemi di gestione delle informazioni sul traffico e di viaggio, **e includere anche modalità di collegamento locale connesse alla morfologia del territorio, come nel caso del trasporto a fune e di quello lacustre.**

## Emendamento 14

### Proposta di regolamento Considerando 19

#### *Testo della Commissione*

(19) Oltre ai termini del 2030 e del 2050 già introdotti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>19</sup>, è opportuno aggiungere un termine intermedio corrispondente al 2040 per la conformità della rete al presente regolamento per quanto concerne la rete centrale estesa che fa parte dei corridoi di trasporto europei. Lo stesso termine intermedio dovrebbe valere anche per le nuove norme sulla rete centrale che sono state introdotte in aggiunta ai requisiti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 per consentire gli investimenti necessari a tempo debito.

---

<sup>19</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

#### *Emendamento*

(19) Oltre ai termini del 2030 e del 2050 già introdotti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>19</sup>, è opportuno aggiungere un termine intermedio corrispondente al 2040 per la conformità della rete al presente regolamento per quanto concerne la rete centrale estesa che fa parte dei corridoi di trasporto europei. Lo stesso termine intermedio dovrebbe valere anche per le nuove norme sulla rete centrale che sono state introdotte in aggiunta ai requisiti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 per consentire gli investimenti necessari a tempo debito. ***Sarebbe opportuno prevedere incentivi per garantire il conseguimento degli obiettivi del 2030, 2040 e 2050.***

---

<sup>19</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

## Emendamento 15

### 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 un'infrastruttura per i combustibili alternativi, ***rinnovabili e avanzati*** 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 che integri le tecnologie disponibili in base alle esigenze locali e regionali, come nel caso del trasporto ferroviario basato sull'idrogeno nel caso di tratte a breve-media percorrenza e nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Allo stesso tempo, le reti di parcheggi sicuri e protetti che forniscono servizi completi dovrebbero essere estese e sostenute finanziariamente dai fondi dell'Unione.***

**Emendamento 16**

**Proposta di regolamento  
Considerando 23**

*Testo della Commissione*

(23) La rete centrale è stata individuata sulla base di una metodologia di pianificazione obiettiva. Tale metodologia ha identificato i nodi urbani, i porti, gli aeroporti e i punti di attraversamento delle frontiere più importanti. ***Ove possibile***, si tratta di nodi principali che devono essere connessi mediante collegamenti multimodali, purché siano economicamente validi e realizzabili entro il 2030. La metodologia ha garantito l'interconnessione di tutti gli Stati membri e l'integrazione delle isole principali nella rete centrale.

*Emendamento*

(23) La rete centrale è stata individuata sulla base di una metodologia di pianificazione obiettiva. Tale metodologia ha identificato i nodi urbani, i porti, gli aeroporti e i punti di attraversamento delle frontiere più importanti. Si tratta di nodi principali che devono essere connessi mediante collegamenti multimodali, purché siano economicamente validi e realizzabili entro il 2030. La metodologia ha garantito l'interconnessione di tutti gli Stati membri e l'integrazione delle isole principali nella rete centrale.

## Emendamento 17

### 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 e le strozzature principali. ***A tal fine sarebbe opportuno promuovere strutture di gestione integrata, quali ad esempio i gruppi europei di cooperazione territoriale, che possano contribuire ad accelerare la realizzazione delle tratte transfrontaliere della TEN-T.***

## Emendamento 18

### Proposta di regolamento Considerando 25 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(25 bis) La rete TEN-T dovrebbe tenere pienamente conto della diversità delle sfide che le regioni dell'Unione devono affrontare, tra cui limitazioni geografiche 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. Tutte le regioni dovrebbero essere incluse nell'intera rete centrale, nella rete centrale estesa e nella rete globale per garantire la coesione territoriale dell'Unione.*

## **Emendamento 19**

### **Proposta di regolamento Considerando 26**

#### *Testo della Commissione*

(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.

#### *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. ***Tali esenzioni non dovrebbero comunque compromettere il diritto di accesso alla rete dei trasporti di tutti gli utenti, in particolare nelle aree periferiche e scarsamente popolate, assicurando così la realizzazione di infrastrutture essenziali per i punti di transito cruciali.*** 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.

## **Emendamento 20**

### **Proposta di regolamento Considerando 27**

#### *Testo della Commissione*

(27) La rete di infrastrutture terrestre,

AD\1268190IT.docx

#### *Emendamento*

(27) La rete di infrastrutture terrestre,

15/54

PE736.359v02-00

istituita attraverso la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale, dovrebbe integrarsi con la dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti. A tale fine dovrebbe essere creato uno spazio marittimo europeo effettivamente sostenibile, intelligente, senza soluzione di continuità e resiliente. Tale spazio dovrebbe comprendere tutte le componenti dell'infrastruttura marittima della rete transeuropea dei trasporti.

istituita attraverso la rete centrale, la rete centrale estesa e la rete globale, dovrebbe integrarsi con la dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti. A tale fine dovrebbe essere creato uno spazio marittimo europeo effettivamente sostenibile, intelligente, senza soluzione di continuità e resiliente. Tale spazio dovrebbe comprendere tutte le componenti dell'infrastruttura marittima della rete transeuropea dei trasporti, ***incluso lo sviluppo di adeguate aree retro-portuali e dei collegamenti per l'ultimo miglio ferroviario.***

## **Emendamento 21**

### **Proposta di regolamento Considerando 27 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(27 bis) Le strategie macro regionali forniscono una piattaforma per un'interazione più profonda e più ampia a livello intersettoriale, regionale e transfrontaliero tra gli Stati membri dell'Unione e i paesi vicini, anche in termini di interconnessioni nel settore dei trasporti e di copertura digitale.***

## **Emendamento 22**

### **Proposta di regolamento Considerando 35 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(35 bis) Tutti gli Stati membri dovrebbero dare priorità ai progetti di interesse comune sulla rete TEN-T in termini di sostegno finanziario, procedure semplificate di acquisizione pubblica, permessi di costruzione, tempi per i ricorsi, termini brevi per i pagamenti e procedure chiare di controllo e***



## **Emendamento 23**

### **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 Consiglio<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> 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 24**

### **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 dell'Unione e quelle di tali paesi. In considerazione di ciò, se opportuno,

##### *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, **dell'equilibrio territoriale**, 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 Consiglio<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> 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.

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, ***evitando così che venga utilizzata per la migrazione irregolare.***

## **Emendamento 25**

### **Proposta di regolamento Considerando 38 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(38 bis) I corridoi di trasporto europei dovrebbero essere estesi nella Repubblica di Moldova e in Ucraina in un contesto geopolitico stabile e sicuro, assicurando un adeguato sostegno finanziario.***

## **Emendamento 26**

### **Proposta di regolamento Considerando 42**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(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.

(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 27**

### **Proposta di regolamento Considerando 47**

*Testo della Commissione*

(47) Il trasporto marittimo a corto raggio può fornire un contributo sostanziale alla decarbonizzazione dei trasporti trasportando più merci e passeggeri. Lo spazio marittimo europeo dovrebbe essere promosso creando rotte di trasporto marittimo a corto raggio o potenziandole e sviluppando i porti marittimi e i loro collegamenti con l'entroterra in modo da fornire un'integrazione efficiente e sostenibile con altri modi di trasporto.

*Emendamento*

(47) Il trasporto marittimo a corto raggio può fornire un contributo sostanziale alla decarbonizzazione dei trasporti trasportando più merci e passeggeri. Lo spazio marittimo europeo dovrebbe essere promosso creando rotte di trasporto marittimo a corto raggio o potenziandole e sviluppando i porti marittimi e i loro collegamenti con l'entroterra in modo da fornire un'integrazione efficiente e sostenibile con altri modi di trasporto, ***assicurando agevolazioni, esenzioni e incentivi che consentano di colmare l'assenza di altre alternative di trasporto. In tale contesto, progetti come il corridoio di trasporto Reno-Meno-Danubio che collega il Mar Nero al Mare del Nord dovrebbero diventare una priorità, in quanto anche i collegamenti intermodali terrestri e portuali lungo questo canale di navigazione apporterebbero a queste regioni, oltre a quelli economici, molteplici benefici socioculturali.***

**Emendamento 28**

**Proposta di regolamento  
Considerando 48**

*Testo della Commissione*

(48) Il trasporto su strada nell'Unione rappresenta i tre quarti del trasporto interno totale di merci (sulla base delle tonnellate-km trasportate) e circa il 90 % del trasporto interno totale di passeggeri (sulla base del numero totale di passeggeri-km). Data l'importanza del trasporto su strada e l'impegno a migliorare la sicurezza stradale in linea con la tappa fondamentale prevista dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, è necessario potenziare l'infrastruttura stradale dal punto di vista della sicurezza.

*Emendamento*

(48) Il trasporto su strada nell'Unione rappresenta i tre quarti del trasporto interno totale di merci (sulla base delle tonnellate-km trasportate) e circa il 90 % del trasporto interno totale di passeggeri (sulla base del numero totale di passeggeri-km). Data l'importanza del trasporto su strada e l'impegno a migliorare la sicurezza stradale in linea con la tappa fondamentale prevista dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, è necessario ***garantire la manutenzione e*** potenziare l'infrastruttura stradale dal punto di vista della sicurezza

*per tutti gli utenti.*

## **Emendamento 29**

### **Proposta di regolamento Considerando 50 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(50 bis) Nel determinare i nodi urbani sarebbe opportuno prestare particolare attenzione al sostegno alle zone urbane funzionali, data la loro importanza per l'avvio della cooperazione tra autorità locali e partner tra i due lati dei confini amministrativi, nonché per il rafforzamento dei collegamenti tra aree urbane e aree rurali, sarebbe, inoltre, opportuno prestare particolare attenzione alla densità del traffico, al fine di migliorare la connettività tra i nodi urbani e le aree rurali/suburbane circostanti e garantire un approccio territoriale più equilibrato.**

## **Emendamento 30**

### **Proposta di regolamento Considerando 50 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(50 ter) I nodi urbani dovrebbero coinvolgere le città europee nella governance della rete TEN-T al fine di ridurre le strozzature a livello cittadino e sostenere tutti gli sforzi per rendere accessibili le città. Gli Stati membri dovrebbero adottare misure tempestive e ambiziose per rendere le città più inclusive, tenendo conto di tutti i nodi di valore, e accelerare pertanto il progresso verso il conseguimento degli obiettivi del 2030 e del 2050 per il completamento della rete centrale e globale.**

## Emendamento 31

### Proposta di regolamento Considerando 52

#### *Testo della Commissione*

(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.

#### *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, **le città** e le aree urbane **funzionali** 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 53

#### *Testo della Commissione*

(53) La missione sulle città climaticamente neutre e intelligenti, istituita nel contesto del programma quadro Orizzonte Europa, mira ad avere 100 città climaticamente neutre nell'Unione entro il 2030. Le città coinvolte in tale missione fungeranno da poli di sperimentazione e innovazione per altre città che seguiranno entro il 2050.

#### *Emendamento*

(53) La missione sulle città climaticamente neutre e intelligenti, istituita nel contesto del programma quadro Orizzonte Europa, mira ad avere 100 città climaticamente neutre nell'Unione entro il 2030. Le città coinvolte in tale missione fungeranno da poli di sperimentazione e innovazione per altre città che seguiranno entro il 2050. ***Data l'accoglienza estremamente favorevole ricevuta in tutta l'Unione, è auspicabile il lancio di una nuova missione sulle città climaticamente neutre e intelligenti, nell'ambito dello stesso programma, con nuove città e un budget più generoso.***

## Emendamento 33

**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 ***essere garantito anche nelle aree periferiche e dovrebbe*** contribuire, ***ove possibile***, 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 34**

**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 ***digitale e 5G e l'internet delle cose***, 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 35

### Proposta di regolamento Considerando 59

#### *Testo della Commissione*

(59) È opportuno installare in tutta la rete transeuropea dei trasporti un numero sufficiente di punti di ricarica veloce accessibili al pubblico per veicoli leggeri e pesanti. Tale obiettivo dovrebbe assicurare la piena connettività transfrontaliera e consentire la circolazione dei veicoli elettrici in tutta l'Unione. Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] sono intesi ad assicurare una copertura *minima* sufficiente di punti di ricarica elettrica lungo le *principali* reti stradali dell'Unione.

#### *Emendamento*

(59) È opportuno installare in tutta la rete transeuropea dei trasporti un numero sufficiente di punti di ricarica veloce accessibili al pubblico per veicoli leggeri e pesanti. Tale obiettivo dovrebbe assicurare la piena connettività transfrontaliera e consentire la circolazione dei veicoli elettrici in tutta l'Unione. Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] sono intesi ad assicurare una copertura sufficiente di punti di ricarica elettrica lungo le reti stradali dell'Unione, ***anche nelle aree con situazioni geografiche e demografiche difficili e nelle regioni ultraperiferiche.***

## Emendamento 36

### Proposta di regolamento Considerando 59 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(59 bis) Sarebbe opportuno sostenere reti per l'approvvigionamento energetico potenti e intelligenti per consentire stazioni di ricarica rapida sui corridoi della rete TEN-T.***

## Emendamento 37

### Proposta di regolamento Considerando 62

(62) Tenendo conto dell'esperienza maturata nella gestione delle crisi durante la pandemia di COVID-19<sup>25</sup> 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.

---

<sup>25</sup> 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).

(62) Tenendo conto dell'esperienza maturata nella gestione delle crisi durante la pandemia di COVID-19<sup>16</sup> 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. ***La Commissione dovrebbe istituire un meccanismo permanente e automatico per l'attivazione di "corsie verdi" lungo i confini interni della rete transeuropea di trasporto, chiedendo agli Stati membri e alle regioni interessate di identificare in modo stabile i punti di transito prioritari non soggetti a restrizioni di alcun tipo.*** 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.

---

<sup>25</sup> 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).



## Motivazione

*Il principio centrale delle corsie verdi è garantire il funzionamento continuo delle catene di approvvigionamento nel mercato unico e di evitare che territori e imprese subiscano possibili carenze.*

### Emendamento 38

#### 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) 2019/452<sup>26</sup>, 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.

---

<sup>26</sup> 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*

(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 **un'impresa di un paese terzo o avente una partecipazione pubblica o statale** 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) 2019/452<sup>26</sup>, 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.

---

<sup>26</sup> 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 39

### Proposta di regolamento Considerando 66

#### *Testo della Commissione*

(66) I corridoi di trasporto europei dovrebbero contribuire a sviluppare l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti in modo da affrontare le strozzature, **rafforzare** i collegamenti transfrontalieri e migliorare l'efficienza e la sostenibilità. È opportuno che essi contribuiscano alla coesione **attraverso una** cooperazione territoriale **migliore**. Tali corridoi dovrebbero altresì perseguire obiettivi più ampi in materia di politica dei trasporti e facilitare l'interoperabilità, l'integrazione modale e le operazioni multimodali. È opportuno che l'approccio per corridoi sia trasparente e chiaro e che la loro gestione non provochi ulteriori oneri amministrativi o costi.

#### *Emendamento*

(66) I corridoi di trasporto europei dovrebbero contribuire a sviluppare l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti in modo da affrontare le strozzature, **garantire** i collegamenti transfrontalieri e migliorare l'efficienza e la sostenibilità. È opportuno che essi contribuiscano alla coesione **migliorando la** cooperazione territoriale **attraverso un approccio dal basso verso l'alto che tenga conto delle esigenze delle comunità locali e delle autorità locali e regionali**. Tali corridoi dovrebbero altresì perseguire obiettivi più ampi in materia di politica dei trasporti e facilitare l'interoperabilità, l'integrazione modale e le operazioni multimodali, **rispettando al contempo l'approccio geografico**. È opportuno che l'approccio per corridoi sia trasparente e chiaro e che la loro gestione non provochi ulteriori oneri amministrativi o costi. **Occorre tuttavia evidenziare l'importanza di garantire risorse finanziarie aggiuntive a titolo del quadro finanziario pluriennale, dal momento che quelle stanziare nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa non sono sufficienti per completare la rete centrale e la rete globale. Ciò si rende necessario anche in considerazione degli oneri finanziari che gravano già sulle autorità nazionali, regionali e locali per la manutenzione e lo sviluppo della rete.**

## Emendamento 40

### Proposta di regolamento Considerando 67 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*(67 bis) Ai fini di tale approccio coordinato e in assenza di valide alternative logistiche e modali, la Commissione dovrebbe dissuadere gli Stati membri dal creare barriere transfrontaliere unilaterali di qualsiasi genere lungo la rete, e in particolare nei nodi centrali, per evitare di ostacolare il transito alle frontiere.*

#### *Motivazione*

*Alla luce del ruolo strategico del trasporto merci e passeggeri e della logistica quale forza motrice insostituibile per sostenere le forniture nazionali e per la libera circolazione delle merci in tutta l'Unione, è essenziale scoraggiare le misure unilaterali di restrizione del traffico e rafforzare gli strumenti di governance della TEN-T, al fine di preservare l'integrità del mercato interno, di non ostacolare il transito alle frontiere nei nodi centrali e di garantire l'attivazione e la gestione coordinate di collegamenti ferroviari o stradali alternativi.*

### **Emendamento 41**

#### **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. ***Occorrono strumenti di sostegno finanziario e non finanziario, quale un bilancio specifico nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa, al fine di aiutare le autorità locali e regionali a soddisfare i nuovi requisiti applicabili ai nodi urbani.*** Le misure

pertinenti a tal fine sono incluse nei piani per la ripresa e la resilienza approvati.

## Emendamento 42

### Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera f

#### *Testo della Commissione*

(f) "nodo urbano": un'area urbana nella quale elementi dell'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti, come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, terminali autobus, piattaforme e strutture logistiche nonché terminali merci, sia interni che circostanti all'area urbana, sono collegati con altri elementi di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale;

#### *Emendamento*

(f) "nodo urbano": un'area urbana nella quale elementi dell'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti, come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, terminali autobus, piattaforme e strutture logistiche nonché terminali merci, sia interni che circostanti all'area urbana, ***incluse le loro aree urbane funzionali***, sono collegati con altri elementi di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale;

## Emendamento 43

### Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera g

#### *Testo della Commissione*

(g) "rete isolata": la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea (1 435 mm), per la quale determinati importanti investimenti in infrastrutture non sono giustificabili ***in termini di costi-benefici economici per via delle specificità della rete stessa dovute al suo isolamento geografico o alla sua ubicazione periferica***;

#### *Emendamento*

(g) "rete isolata": la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea (1 435 mm), per la quale determinati importanti investimenti in infrastrutture non sono giustificabili ***a meno che non siano orientati alla convergenza con la norma europea***;

## Emendamento 44

### 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 alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti sostenibile, efficiente, resiliente, che aumenta i vantaggi per gli utenti, sostiene una crescita inclusiva ***e consente una connettività estesa sia a livello transnazionale che locale o regionale.*** Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:

## Emendamento 45

### 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 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*

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

## Emendamento 46

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera b – punto i

##### *Testo della Commissione*

i) ***l'accessibilità e la*** connettività di

##### *Emendamento*

i) ***una migliore accessibilità e***

tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, insulari, periferiche e montane, nonché le zone scarsamente popolate;

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 47**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera b – punto ii**

###### *Testo della Commissione*

ii) la riduzione del divario esistente fra Stati membri a livello di qualità dell'infrastruttura;

###### *Emendamento*

ii) la riduzione del divario esistente fra Stati membri a livello di qualità dell'infrastruttura, ***in particolare tra aree urbane e industriali, regioni ultraperiferiche, regioni di confine dell'Unione e altre regioni remote, rurali, montane e insulari, nonché aree scarsamente popolate;***

#### **Emendamento 48**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera b – punto iii**

###### *Testo della Commissione*

iii) tanto per il traffico passeggeri quanto per quello merci, il coordinamento e l'interconnessione efficienti tra le infrastrutture di trasporto per il traffico a lunga distanza, da un lato, e il traffico regionale e locale e i servizi di trasporto presso i nodi urbani, dall'altro;

###### *Emendamento*

iii) tanto per il traffico passeggeri quanto per quello merci, il coordinamento e l'interconnessione efficienti tra le infrastrutture di trasporto per il traffico a lunga distanza, da un lato, e il traffico regionale e locale e i servizi di trasporto presso i nodi urbani, ***le aree interne, costiere e montane,*** dall'altro;

#### **Emendamento 49**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera b – punto iv bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***iv bis) una migliore connettività tra Stati membri e con paesi terzi confinanti, in particolare quelli di transito, potenziando e completando le tratte transfrontaliere necessarie per garantire la piena operatività dei corridoi della rete centrale a lunga distanza;***

## **Emendamento 50**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera c – punto iii**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

iii) l'interoperabilità di reti di trasporto nazionali, regionali e locali;

iii) ***l'intermodalità e*** l'interoperabilità di reti di trasporto nazionali, regionali e locali;

## **Emendamento 51**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d – punto ii**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

ii) la garanzia di norme sicure e di elevata qualità, compresa la qualità dei servizi erogati agli utenti, tanto per il trasporto di passeggeri quanto per quello di merci;

ii) la garanzia di norme sicure e di elevata qualità, compresa la qualità dei servizi erogati agli utenti, tanto per il trasporto di passeggeri quanto per quello di merci, ***unitamente alla qualità e alla manutenzione della rete, in particolare a livello regionale e locale;***

## **Emendamento 52**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d – punto vi bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***vi bis) la garanzia di infrastrutture adeguate per l'accesso alle tratte***

*transfrontaliere;*

### **Emendamento 53**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d – punto vi ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*vi ter) la garanzia di una migliore connettività per il trasporto merci tra distretti produttivi isolati e aree densamente popolate, al fine di favorire una logistica efficiente e una riduzione dei tempi di trasporto e di distribuzione;*

### **Emendamento 54**

#### **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, *sia a livello dell'Unione che con paesi terzi, nonché per i collegamenti transfrontalieri e di transito;*

### **Emendamento 55**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b bis) la realizzazione di parcheggi sicuri e protetti e di servizi completi per conducenti e viaggiatori;*

### **Emendamento 56**

#### **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 che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile **in termini di coesione economica**, sociale, **territoriale** e ambientale.

**Emendamento 57**

**Proposta di regolamento  
Articolo 6 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. La rete centrale e la rete centrale estesa consistono di quelle parti della rete transeuropea dei trasporti il cui sviluppo è prioritario ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

*Emendamento*

3. La rete centrale e la rete centrale estesa consistono di quelle parti della rete transeuropea dei trasporti il cui sviluppo è prioritario ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. ***Gli Stati membri connettono la rete centrale e la rete estesa con le reti di mobilità nazionali, regionali e locali.***

**Emendamento 58**

**Proposta di regolamento  
Articolo 8 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. Un progetto di interesse comune comprende il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità e le procedure per l'ottenimento di permessi, la costruzione, la gestione e la valutazione.

*Emendamento*

3. Un progetto di interesse comune comprende il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità e le procedure per l'ottenimento di permessi, la costruzione, la gestione, **la manutenzione, la vigilanza** e la valutazione.

**Emendamento 59**

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

*Emendamento*

5. La Commissione può richiedere agli Stati membri, mediante un atto di esecuzione, di istituire un'entità unica per la costruzione, la gestione *e la manutenzione* di progetti infrastrutturali transfrontalieri di interesse comune. 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.

**Emendamento 60**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b bis) completare le infrastrutture di accesso alle tratte transfrontaliere, incluse le opere ausiliarie e di sostegno alla connettività con i paesi terzi;***

**Emendamento 61**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera f**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

f) facilitare il trasporto per vie navigabili interne con i paesi terzi;

f) facilitare il trasporto per vie navigabili interne con i paesi terzi ***e in particolare, se del caso, quello lacustre nelle aree di confine;***

**Emendamento 62**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 12 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b bis) assicurare che il principio della continuità territoriale sia effettivamente applicato alle regioni insulari e che eventuali divari siano colmati attraverso il potenziamento dei servizi e dei collegamenti e altre misure adeguate a beneficio sia dei residenti che dei turisti;***

### **Emendamento 63**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 1 – lettera c**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

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

### **Emendamento 64**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 1 – lettera d**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(d) realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle tratte transfrontaliere;

(d) realizzare i collegamenti mancanti, eliminare le strozzature ***e completare le infrastrutture di accesso***, in particolare nelle tratte transfrontaliere;

### **Emendamento 65**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 1 – lettera g**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(g) mantenere operative le infrastrutture esistenti e migliorarne o

(g) mantenere operative le infrastrutture esistenti e migliorarne o

preservarne la qualità in termini di sicurezza, protezione, efficienza del sistema di trasporto e delle operazioni di trasporto, resilienza ai cambiamenti climatici e alle catastrofi, prestazioni ambientali e continuità dei flussi di traffico;

preservarne la qualità in termini di sicurezza, protezione, efficienza del sistema di trasporto e delle operazioni di trasporto, ***parcheggi sicuri e protetti***, resilienza ai cambiamenti climatici e alle catastrofi, prestazioni ambientali e continuità dei flussi di traffico;

## **Emendamento 66**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 2 – lettera a**

##### *Testo della Commissione*

(a) contribuire alla riduzione delle emissioni generate dai trasporti e all'aumento della sicurezza energetica promuovendo l'uso di veicoli e navi a emissioni zero e di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, attraverso la realizzazione della corrispondente infrastruttura per i combustibili alternativi;

##### *Emendamento*

(a) contribuire alla riduzione delle emissioni generate dai trasporti e all'aumento della sicurezza energetica promuovendo l'uso di veicoli e navi a emissioni zero e di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, attraverso la realizzazione della corrispondente infrastruttura per i combustibili alternativi, ***rinnovabili e avanzati***;

## **Emendamento 67**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 2 – lettera a bis (nuova)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***(a bis) garantire benefici ai cittadini e alle imprese sotto forma di una connettività funzionale alla produzione, alla crescita e alla creazione di posti di lavoro, in particolare nelle regioni che incontrano maggiori difficoltà di accesso e collegamento e sono pertanto notevolmente svantaggiate in termini di vantaggi commerciali e competitività del mercato interno;***

## **Emendamento 68**

### **Proposta di regolamento**

## Articolo 12 – paragrafo 2 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) mitigare l'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;

*Emendamento*

(b) mitigare l'esposizione delle **città e delle** aree urbane **funzionali** agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;

## Emendamento 69

### Proposta di regolamento

#### Articolo 12 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(d bis) migliorare la coesione economica, sociale e territoriale favorendo, in particolare, la connettività delle regioni scarsamente popolate, remote, rurali, insulari, montane e ultraperiferiche;**

## Emendamento 70

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera d

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(d) lo sviluppo di una rete stradale sicura e protetta, con infrastrutture **sufficienti** per i combustibili alternativi;

(d) lo sviluppo di una rete stradale sicura e protetta, con **sufficienti parcheggi sicuri e protetti e** infrastrutture per i combustibili alternativi;

## Emendamento 71

### Proposta di regolamento

#### Articolo 13 – lettera g bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(g bis) l'integrazione delle infrastrutture TIC, in particolare le biglietterie elettroniche, e della mobilità come servizio su tutti i modi di trasporto utilizzando la rete centrale, la rete estesa,**

*la rete globale e i loro collegamenti con le reti nazionali, regionali e locali;*

## **Emendamento 72**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera b**

##### *Testo della Commissione*

(b) assicurino uno scartamento nominale per le nuove linee ferroviarie pari a 1 435 mm ***tranne nei casi in cui la nuova linea è un'estensione di una rete avente uno scartamento diverso e che è separata dalle principali linee ferroviarie dell'Unione;***

##### *Emendamento*

(b) assicurino uno scartamento nominale per le nuove linee ferroviarie pari a 1 435 mm;

## **Emendamento 73**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 15 – paragrafo 3 – 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 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 Consiglio<sup>58</sup> e sono coordinate e concordate con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi, ove applicabile.

##### *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 ***e dell'utilizzo di tecnologie innovative come la tecnologia dell'idrogeno.*** Le esenzioni rispettano i requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>58</sup> e sono coordinate e concordate con lo Stato membro limitrofo o gli Stati membri limitrofi, ove applicabile.

---

<sup>58</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea

---

<sup>58</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea

## Emendamento 74

### Proposta di regolamento

#### Articolo 22 – paragrafo 3 – lettera a – comma 3

##### *Testo della Commissione*

Nello specificare i livelli d'acqua di riferimento, la Commissione tiene conto dei requisiti stabiliti nelle convenzioni internazionali e negli accordi conclusi tra gli Stati membri.

##### *Emendamento*

Nello specificare i livelli d'acqua di riferimento, la Commissione tiene conto dei requisiti stabiliti nelle convenzioni internazionali e negli accordi conclusi tra gli Stati membri **e i portatori di interessi pertinenti**.

## Emendamento 75

### Proposta di regolamento

#### Articolo 23 – lettera c

##### *Testo della Commissione*

(c) promozione di un trasporto per vie navigabili interne sostenibile, sicuro e protetto, anche all'interno di nodi urbani;

##### *Emendamento*

(c) promozione di un trasporto per vie navigabili interne **multimodale**, sostenibile, sicuro e protetto, anche all'interno di nodi urbani;

## Emendamento 76

### Proposta di regolamento

#### Articolo 23 – lettera e

##### *Testo della Commissione*

(e) promozione e sviluppo di misure volte a migliorare le prestazioni ambientali del trasporto per vie navigabili interne e delle infrastrutture di trasporto, comprese le navi **a emissioni zero e a basse emissioni**, nonché di misure volte a mitigare gli impatti sui corpi idrici e sulla biodiversità dipendente dalle acque, in conformità con i requisiti applicabili a norma del diritto dell'Unione o degli

##### *Emendamento*

(e) promozione e sviluppo di misure volte a migliorare le prestazioni ambientali del trasporto per vie navigabili interne e delle infrastrutture di trasporto, comprese le navi **che utilizzano combustibili alternativi, rinnovabili e avanzati**, nonché di misure volte a mitigare gli impatti sui corpi idrici e sulla biodiversità dipendente dalle acque, in conformità con i requisiti applicabili a norma del diritto dell'Unione

accordi internazionali pertinenti.

o degli accordi internazionali pertinenti.

### **Emendamento 77**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 27 – lettera b**

###### *Testo della Commissione*

(b) costruzione e ammodernamento delle infrastrutture portuali di base quali bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra;

###### *Emendamento*

(b) costruzione, **manutenzione** e ammodernamento delle infrastrutture portuali di base quali bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra;

### **Emendamento 78**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 27 – lettera b bis (nuova)**

###### *Testo della Commissione*

###### *Emendamento*

***(b bis) ampliamento della capacità operativa all'interno e all'esterno dell'area portuale in forte correlazione con la tutela dell'ambiente e con le condizioni giuridiche per le nuove costruzioni;***

### **Emendamento 79**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 29 – paragrafo 1 – lettera c**

###### *Testo della Commissione*

(c) le strade siano progettate, costruite o ammodernate e sottoposte a manutenzione ***nel rispetto del massimo livello di protezione ambientale***, anche, se opportuno, attraverso superfici stradali a bassa rumorosità e la raccolta, il trattamento e il rilascio del deflusso idrico;

###### *Emendamento*

(c) le strade siano progettate, costruite o ammodernate e sottoposte a manutenzione ***con i materiali più efficienti nell'impiego delle risorse, rispettosi dell'ambiente e resilienti ai cambiamenti climatici***, anche, se opportuno, attraverso superfici stradali a bassa rumorosità e la raccolta, il trattamento e il rilascio del deflusso idrico;



## Emendamento 80

### Proposta di regolamento Articolo 31 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

(c) introduzione di tecnologie innovative per migliorare il controllo del rispetto del quadro giuridico dell'Unione in materia di trasporti stradali, compresi strumenti di applicazione intelligenti e automatizzati e infrastrutture di comunicazione 5G;

#### *Emendamento*

(c) introduzione di tecnologie innovative per migliorare il controllo del rispetto del quadro giuridico dell'Unione in materia di trasporti stradali, compresi strumenti di applicazione intelligenti e automatizzati, infrastrutture di comunicazione 5G **e Internet delle cose**;

## Emendamento 81

### Proposta di regolamento Articolo 31 – lettera c bis (nuova)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(c bis) miglioramento dei collegamenti tra le aree urbane e ad alta densità e le aree interne e scarsamente popolate, garantendo nel contempo la sicurezza e la corretta manutenzione dei collegamenti;***

## Emendamento 82

### Proposta di regolamento Articolo 35 – paragrafo 3 – comma 2

#### *Testo della Commissione*

Gli Stati membri consultano gli spedizionieri e gli operatori del trasporto e della logistica che operano sul loro territorio. Nella loro analisi tengono conto dei risultati di tale consultazione.

#### *Emendamento*

Gli Stati membri consultano ***le autorità locali e regionali responsabili dei nodi urbani***, gli spedizionieri e gli operatori del trasporto e della logistica che operano sul loro territorio. Nella loro analisi tengono conto dei risultati di tale consultazione.

## Emendamento 83

### Proposta di regolamento Articolo 37 – paragrafo 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) siano dotati, entro il 31 dicembre 2030, di almeno una stazione di ricarica come definita all'articolo 2, punto 43, del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dedicata a servire i veicoli pesanti;

*Emendamento*

(b) siano dotati, entro il 31 dicembre 2030, di almeno una stazione di **riifornimento e** ricarica come definita all'articolo 2, punto 43, del regolamento (UE) [...] [sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi] dedicata a servire i veicoli pesanti;

**Emendamento 84**

**Proposta di regolamento  
Articolo 38 – lettera a**

*Testo della Commissione*

(a) facilitazione delle interconnessioni tra i diversi modi di trasporto;

*Emendamento*

(a) facilitazione delle interconnessioni tra i diversi modi di trasporto **e completamento dei collegamenti tra le piattaforme multimodali, i nodi aeroportuali e portuali e le aree retroportuali, oltre ai collegamenti di primo e ultimo miglio tra tali punti di accesso e transito e attraverso gli stessi;**

**Emendamento 85**

**Proposta di regolamento  
Articolo 39 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. I nodi urbani della rete transeuropea dei trasporti sono elencati nell'allegato II.

*Emendamento*

2. I nodi urbani della rete transeuropea dei trasporti sono elencati nell'allegato II. **Tale elenco può essere integrato dopo un'adeguata valutazione ambientale, finanziaria e del rischio e previa approvazione dello Stato membro e dei suoi portatori di interessi a livello nazionale, regionale e locale.**

**Emendamento 86**

## Proposta di regolamento

### Articolo 40 – comma 1 – lettera b – punto i

#### *Testo della Commissione*

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

#### *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 zero, a ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e che tenga conto dei flussi di trasporto transeuropeo a lunga distanza, ***al fine di valutare in termini di costi e benefici l'accessibilità, anche sul piano economico, dei diversi modi di trasporto per gli utilizzatori;***

## Emendamento 87

### Proposta di regolamento

#### Articolo 40 – comma 1 – lettera c – punto i

#### *Testo della Commissione*

i) per il trasporto passeggeri: un'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura tra i modi di trasporto ferroviario, stradale, aereo e attivi e, se opportuno, l'infrastruttura delle vie navigabili interne e marittima;

#### *Emendamento*

i) per il trasporto passeggeri: un'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura tra i modi di trasporto ferroviario, stradale, aereo e attivi, ***il trasporto pubblico*** e, se opportuno, l'infrastruttura delle vie navigabili interne e marittima;

## Emendamento 88

### Proposta di regolamento

#### Articolo 40 – comma 1 – lettera c – punto iii

#### *Testo della Commissione*

iii) per il trasporto merci: un'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura tra le infrastrutture del trasporto ferroviario, stradale e, se opportuno, per vie navigabili

#### *Emendamento*

iii) per il trasporto merci: un'interconnessione sostenibile, senza soluzione di continuità e sicura tra le infrastrutture del trasporto ferroviario, stradale e, se opportuno, per vie navigabili

interne, aereo e marittimo, nonché collegamenti adeguati con piattaforme e impianti logistici;

interne, aereo e marittimo, nonché collegamenti adeguati con piattaforme e impianti logistici, **e aree di parcheggio sicure e protette;**

## Emendamento 89

### 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, **o di più nodi urbani, se la capacità lo consente.**

## Emendamento 90

### Proposta di regolamento Articolo 41 – lettera b bis (nuova)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(b bis) il sostegno al trasferimento modale nelle città, ponendo la mobilità attiva e il trasporto pubblico al centro del prossimo quadro dell'UE per la mobilità urbana;**

## Emendamento 91

### Proposta di regolamento Articolo 41 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

(c) la promozione di trasporti e di una mobilità a emissioni zero efficienti e silenziosi, anche rendendo le flotte urbane più ecologiche;

#### *Emendamento*

(c) la promozione di trasporti e di una mobilità a emissioni zero efficienti e silenziosi, anche rendendo le flotte urbane **pubbliche e private** più ecologiche;

## Emendamento 92

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 41 – lettera d bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(d bis) l'aumento dell'accessibilità e della connettività tra aree urbane, periurbane e rurali e il libero accesso a trasporti intelligenti, sostenibili ed economicamente accessibili;***

**Emendamento 93**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 41 – lettera d ter (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(d ter) la creazione di coesione tra traffico a lunga distanza, regionale e locale attraverso il collegamento dei nodi, la promozione di nuove tecnologie innovative, la riduzione delle emissioni (inquinanti e di gas a effetto serra) e la minimizzazione dei costi esterni;***

**Emendamento 94**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 44 – lettera a**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(a) sostenere e promuovere la decarbonizzazione dei trasporti attraverso la transizione verso veicoli, navi e aeromobili a emissioni zero e a basse emissioni, nonché altre tecnologie di trasporto e di rete innovative e sostenibili quali il sistema Hyperloop;

(a) sostenere e promuovere la decarbonizzazione dei trasporti attraverso la transizione verso veicoli, navi e aeromobili a emissioni zero e a basse emissioni, nonché altre tecnologie di trasporto e di rete innovative e sostenibili quali: ***i treni automatizzati, i veicoli autonomi, i droni, i treni a levitazione magnetica*** e il sistema Hyperloop;

## Emendamento 95

### Proposta di regolamento Articolo 44 – lettera d bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(d bis) consentire un maggiore accesso ai servizi digitali e di trasporto, in particolare nelle aree con maggiori difficoltà in tal senso, quali le aree scarsamente popolate, remote, rurali, insulari, montane e ultraperiferiche, favorendo così un più ampio accesso alle diverse opzioni di viaggio, anche multimodali;***

## Emendamento 96

### Proposta di regolamento Articolo 44 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(e) migliorare il funzionamento, la gestione, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete, anche attraverso lo sviluppo di **servizi digitali** di mobilità **multimodale** e di infrastrutture che consentano una multimodalità senza soluzione di continuità, quali il collegamento tra ferrovie ad alta velocità e treno/tram urbano presso gli aeroporti;

(e) migliorare il funzionamento, la gestione, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete, anche attraverso lo sviluppo di **soluzioni** di mobilità **come servizio** e di infrastrutture che consentano una multimodalità senza soluzione di continuità, quali il collegamento tra ferrovie ad alta velocità e treno/tram urbano presso gli aeroporti;

## Emendamento 97

### Proposta di regolamento Articolo 45

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Gli Stati membri provvedono affinché le infrastrutture di trasporto offrano movimenti di passeggeri e di merci sicuri e protetti **attuando piani di manutenzione adeguati, qualitativi e puntuali durante**

*l'intero ciclo di vita delle infrastrutture di trasporto.*

## Emendamento 98

### Proposta di regolamento

#### Articolo 46 – paragrafo 1 – lettera c

##### *Testo della Commissione*

(c) qualità strutturale delle infrastrutture durante il loro intero ciclo di vita, prestando particolare attenzione alle condizioni climatiche future previste;

##### *Emendamento*

(c) qualità strutturale delle infrastrutture durante il loro intero ciclo di vita, prestando particolare attenzione alle condizioni climatiche future previste *e alla necessità di investire nella manutenzione delle infrastrutture critiche e di quelle che presentano maggiori rischi per la sicurezza, come ponti e gallerie;*

## Emendamento 99

### Proposta di regolamento

#### Articolo 46 – paragrafo 2 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

*2 bis. Gli Stati membri assicurano la continuità delle catene logistiche della fornitura lungo la rete TEN-T, evitando così possibili interruzioni e rallentamenti e avvalendosi delle "linee verdi", ove necessario, e dei servizi offerti dai coordinatori europei.*

## Emendamento 100

### 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

##### *Emendamento*

6. Il coordinatore europeo *consulta* 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.

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 101**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 53 – paragrafo 4 – comma -1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***In caso di controversie tra gli Stati membri, comprese quelle relative a misure unilaterali a livello nazionale che ostacolano o limitano la libera circolazione di persone, merci o servizi, gli Stati membri coinvolti ne informano la Commissione e quest'ultima invita tali Stati membri a trovare una soluzione rapida e praticabile che ripristini la libera circolazione attraverso i corridoi della rete centrale TEN-T.***

## **Emendamento 102**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 53 – paragrafo 4 – comma 1 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***In caso di mancata risoluzione di una controversia di cui al paragrafo 4 bis entro sei mesi dalla data di notifica, la Commissione adotta misure per dissuadere gli Stati membri dall'adozione di azioni unilaterali lungo i corridoi della rete centrale TEN-T, in particolare nelle tratte transfrontaliere che limitano il***



## **Emendamento 103**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 63**

##### *Testo della Commissione*

Le disposizioni concernenti le linee ferroviarie, e in particolare l'eventuale obbligo di collegare a queste ultime aeroporti e porti, così come le disposizioni relative ai parcheggi sicuri e protetti e ai terminali merci multimodali non si applicano a Cipro e Malta **e alle regioni ultraperiferiche** finché sul loro territorio non sia creata una rete ferroviaria.

##### *Emendamento*

Le disposizioni concernenti le linee ferroviarie, e in particolare l'eventuale obbligo di collegare a queste ultime aeroporti e porti, così come le disposizioni relative ai parcheggi sicuri e protetti e ai terminali merci multimodali non si applicano a Cipro e Malta finché sul loro territorio non sia creata una rete ferroviaria.

## **Emendamento 104**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – punto 1**

##### *Testo della Commissione*

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.

##### *Emendamento*

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, **rispondendo nel contempo alle sfide attuali e future e garantendo un trasporto intelligente, efficiente e sostenibile**. 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.

## Emendamento 105

### Proposta di regolamento Allegato I – punto 2

#### *Testo della Commissione*

2. Una visione di lungo termine e un piano di attuazione a breve termine: un PUMS deve includere una strategia a lungo termine, o essere collegato a una tale strategia esistente, finalizzata allo sviluppo futuro di infrastrutture di trasporto e servizi multimodali. Esso deve comprendere altresì un piano di realizzazione per l'attuazione a breve termine della strategia. Si deve inserire in un approccio integrato per lo sviluppo sostenibile dell'area urbana e va collegato alla pertinente pianificazione territoriale e dell'uso del suolo.

#### *Emendamento*

2. Una visione di lungo termine e un piano di attuazione a breve termine: un PUMS deve includere una strategia a lungo termine, o essere collegato a una tale strategia esistente, finalizzata allo sviluppo futuro di infrastrutture di trasporto e servizi multimodali. Esso deve comprendere altresì un piano di realizzazione per l'attuazione a breve termine della strategia. Si deve inserire in un approccio integrato per lo sviluppo sostenibile dell'area urbana e va collegato alla pertinente pianificazione territoriale e dell'uso del suolo. ***Esso deve inoltre prevedere investimenti nell'innovazione al fine di affrontare le sfide della costruzione di un moderno sistema di trasporto integrato che risponda alle esigenze della decarbonizzazione, dell'efficienza e della crescita inclusiva.***

## Emendamento 106

### Proposta di regolamento Allegato I – 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

#### *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 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 strada vulnerabili.

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 utenti della strada vulnerabili. ***Esso deve porre l'accento sulla dimensione sociale, tenendo conto di condizioni di lavoro eque e sicure per i lavoratori del settore dei trasporti nella stesura, nell'attuazione e nella valutazione dei PUMS.***

## **Emendamento 107**

### **Proposta di regolamento Allegato I – punto 4**

#### *Testo della Commissione*

4. Funzionamento efficace della TEN-T: un PUMS deve tenere debitamente conto dell'impatto di varie misure urbane concernenti i flussi di traffico, tanto passeggeri quanto merci, sulla rete transeuropea dei trasporti con l'obiettivo di garantire il transito, l'aggiramento o l'interconnessione senza soluzione di continuità attraverso e intorno ai nodi urbani, anche da parte di veicoli a emissioni zero. Deve comprendere in particolare azioni volte ad alleviare la congestione, migliorare la sicurezza stradale e rimuovere le strozzature che incidono sui flussi di traffico sulla rete TEN-T.

#### *Emendamento*

4. Funzionamento efficace della TEN-T: un PUMS deve tenere debitamente conto dell'impatto di varie misure urbane concernenti i flussi di traffico, tanto passeggeri quanto merci, sulla rete transeuropea dei trasporti con l'obiettivo di garantire il transito, l'aggiramento o l'interconnessione senza soluzione di continuità attraverso e intorno ai nodi urbani, anche da parte di veicoli a emissioni zero. ***Esso deve fornire sostegno finanziario e tecnico alle città che si qualificano come nodi urbani per aiutarle a rispettare i futuri obblighi associati al loro nuovo status.*** Deve comprendere in particolare azioni volte ad alleviare la congestione, migliorare la sicurezza stradale e rimuovere le strozzature che incidono sui flussi di traffico sulla rete TEN-T. ***Tuttavia, le misure della TEN-T devono tenere conto degli effetti sui flussi di traffico regionali e locali, tanto di passeggeri quanto di merci.***

## Emendamento 108

### Proposta di regolamento Allegato I – punto 5

#### *Testo della Commissione*

5. Approccio partecipativo: l'elaborazione e l'attuazione di un PUMS deve essere basato su un approccio integrato con un livello elevato di cooperazione, coordinamento e consultazione tra i differenti livelli di governo e le autorità pertinenti. Devono essere coinvolti anche i cittadini, i rappresentanti della società civile e gli operatori economici.

#### *Emendamento*

5. Approccio partecipativo: l'elaborazione e l'attuazione di un PUMS deve essere basato su un approccio integrato con un livello elevato di cooperazione, coordinamento e consultazione tra i differenti livelli di governo e le autorità pertinenti. Devono essere coinvolti anche i cittadini, i rappresentanti della società civile e gli operatori economici. ***Esso deve sostenere la creazione a livello nazionale di una piattaforma di collaborazione multilivello, al fine di individuare e affrontare le carenze nella connettività tra aree rurali e urbane che copre le aree urbane funzionali, nonché di valutare le possibilità offerte dai piani di mobilità regionali.***

## PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

<b>Titolo</b>	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
<b>Riferimenti</b>	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	TRAN 7.3.2022
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	REGI 7.3.2022
<b>Relatore(trice) per parere</b> Nomina	Alessandro Panza 26.8.2022
<b>Esame in commissione</b>	6.10.2022
<b>Approvazione</b>	30.11.2022
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 16 -: 7 0: 3
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Pascal Arimont, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Vlad-Marius Botoș, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Krzysztof Hetman, Peter Jahr, Ondřej Knotek, Nora Mebarek, Alin Mituța, Dan-Ștefan Motreanu, Denis Nesci, Niklas Nienä, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Monika Vana
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Álvaro Amaro, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Isabel Carvalhais, Isabel García Muñoz, Elena Lizzi, Mauri Pekkarinen, Bronis Ropè, Vera Tax, Stefania Zambelli
<b>Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale</b>	Vasile Blaga, Carlo Fidanza, Łukasz Kohut

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

16	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci
ID	Matteo Adinolfi, Elena Lizzi, Alessandro Panza, Stefania Zambelli
NI	Chiara Gemma
PPE	Álvaro Amaro, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Krzysztof Hetman, Dan-Ştefan Motreanu, Andrey Novakov

7	-
RENEW	Stéphane Bijoux, Ondřej Knotek, Alin Mituța, Irène Tolleret
VERTS/ALE	François Alfonsi, Bronis Ropė, Monika Vana

3	0
RENEW	Vlad-Marius Botoș, Susana Solís Pérez
S&D	Vera Tax

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti