



*Consiglio Nazionale  
dell'Economia e del Lavoro*

---

L'ASSEMBLEA

(seduta del 30 novembre 2022)

VISTO l'art. 99 della Costituzione;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante *"Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro"* e successive modifiche e integrazioni;

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante *"Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea"*;

VISTO, in particolare, l'art. 6 della citata legge n. 234/2012, rubricato *"Partecipazione del Parlamento al processo di formazione degli atti dell'Unione europea"*;

Visto, altresì, l'art. 28 della medesima legge n. 234/2012, rubricato *"Partecipazione delle parti sociali e delle categorie produttive alle decisioni relative alla formazione di atti dell'Unione europea"*, il quale, al comma 2, prevede quanto segue: *"Il Presidente del Consiglio dei Ministri o il Ministro per gli affari europei trasmette al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL) i progetti e gli atti di cui all'articolo 6, riguardanti materie di particolare interesse economico e sociale. Il CNEL può far pervenire alle Camere e al Governo le valutazioni e i contributi che ritiene opportuni, ai sensi degli articoli 10 e 12 della legge 30 dicembre 1986, n. 936. A tale fine, il CNEL può istituire, secondo le norme del proprio ordinamento, uno o più comitati per l'esame degli atti dell'Unione europea"*;

VISTO il Regolamento degli organi, dell'organizzazione e delle procedure, approvato dall'Assemblea del Cnel il 17 luglio 2019;

VISTA la determina prot. n. 376 del 24/2/2021, con il quale è stato istituito il Comitato per l'esame degli atti dell'Unione Europea nella fase ascendente, ai sensi del predetto art. 28 della legge n. 234/2012;

VISTA la nota in data 10/10/2022 del Dipartimento Politiche Europee presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri di invio degli elenchi e segnalazione degli Atti dell'Unione europea ai sensi degli artt. 6, 24, 26 e 28 della citata legge n. 234/2012;

VISTO, in particolare, l'Atto (UE) COM (2022) 384 *final*, *Proposta modificata 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*

CONSIDERATO che il CNEL si è espresso nella materia in esame con i seguenti documenti: Osservazioni e Proposte sull'A.C. 3278 concernente *"la conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"*; Memoria sull'A.C. 3278 concernente la *"Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"*.

VISTO l'elaborato degli Uffici istruttori del CNEL, redatto sulla base delle osservazioni prodotte dal comitato di cui al capoverso precedente;

RITENUTO di trasmettere alle Camere e al Governo proprie valutazioni e contributi in merito al predetto Atto (UE) COM(2022) 384.final

SENTITO il Segretario Generale, Cons. Mauro Nori;

UDITO il relatore, Comitato per l'esame degli atti UE di cui all'art. 28 della legge n. 234/2012, Cons. Paolo Nereo Marcucci;

#### APPROVA

L'unito Parere in merito all'Atto (UE) COM (2022) 384 *final*, *"Proposta modificata 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"*.

Il Presidente

Prof. Tiziano TREU

## Sintesi dell'Atto UE

La proposta mira ad aumentare il ricorso a forme di trasporto più sostenibili; inoltre, pone maggiormente l'accento sulla multimodalità e sull'interoperabilità tra i modi di trasporto e i nodi, nonché su una migliore integrazione dei nodi urbani nella TEN-T. Mira ad apportare le modifiche seguenti alla proposta legislativa del 14 dicembre 2021:

- come risposta alla comunicazione sui "corridoi di solidarietà", si propone di estendere quattro corridoi di trasporto europei all'Ucraina e alla Repubblica di Moldova;
- dato l'attuale contesto geopolitico, l'orientamento della rete transeuropea dei trasporti verso la Russia e la Bielorussia e il suo ampliamento in tali paesi non sono più né validi né auspicabili. Si propone pertanto di sopprimere dall'allegato IV le mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti in Russia e Bielorussia, fatte salve una transizione democratica in Bielorussia, la creazione di collegamenti transfrontalieri compatibili;
- al fine di riflettere la minore priorità attribuita alla costruzione e all'ammodernamento di questi collegamenti, si propone di declassare gli ultimi chilometri dei collegamenti transfrontalieri, prevedendone la realizzazione solo entro il 2050. Tali cambiamenti comportano una modifica degli allegati I e III;
- in seguito all'adozione delle mappe indicative modificate della rete TEN-T in Ucraina, si propone di sostituire le relative mappe nell'allegato IV;
- poiché vari Stati membri dispongono di una rete ferroviaria con uno scartamento nominale diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea di 1435 mm, si propone di includere l'obbligo di sviluppare tutte le nuove linee ferroviarie TEN-T con uno scartamento nominale a norma europea.

## Il CNEL osserva quanto segue

### Premesso che:

Il regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) definisce una rete multimodale a livello europeo da realizzare entro il 2030 alla quale l'Italia ha destinato parte dei finanziamenti del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza e del Fondo complementare

Il 14 dicembre 2021 la Commissione ha adottato una proposta legislativa di revisione del regolamento TEN-T del 2013 sulla base di valutazioni ampiamente condivisibili a proposito del ruolo che le reti transeuropee di trasporto giocano nel Continente.

Il 14 luglio 2022 la Commissione nell'ambito della politica relativa all'estensione della TEN-T ai paesi vicini, al fine di applicare le norme TEN-T anche alle reti dei paesi terzi ha adottato mappe indicative rivedute della rete transeuropea dei trasporti in Ucraina, nella considerazione – condivisa dal CNEL – che si dovessero superare al più presto i diversi scartamenti ferroviari utilizzati in Ucraina e nella maggioranza dell'UE che ostacolano notevolmente l'interoperabilità ferroviaria.

Che nel caso specifico dell'Ucraina i prodotti esportati da quel Paese su rotaia devono essere trasbordati in prossimità delle frontiere dell'UE, in quanto i treni che circolano sulla rete ucraina non possono circolare sulla rete con scartamento nominale a norma europea pari a 1435 mm.

Il CNEL esprime condivisione delle modifiche alla proposta legislativa del 14 dicembre 2021 sia per la loro funzionalità trasportistica che per la loro valenza politica e solidaristica, considerando che

La proposta di modifica del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio mira:

- a) ad aumentare il ricorso a forme di trasporto più sostenibili con l'obiettivo di trasferire il 75% dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada si svolga su rotaia e per vie navigabili interne nonché per un Paese come l'Italia che ha 8.000 km di coste attraverso la navigazione di corto raggio e le autostrade del mare alle quali il Governo italiano destina dal 2017 importanti risorse;

- b) a porre maggiormente l'accento sulla multimodalità e sull'interoperabilità tra i modi di trasporto e i nodi, nonché su una migliore integrazione dei nodi urbani nella TEN-T. A questo scopo la Missione 3 del Piano nazionale di Ripresa e resilienza ha destinato importanti risorse per il completamento dei quattro corridoi che attraversano il Paese;
- c) all'allargamento – che è d'interesse dell'Italia – della multimodalità e dell'interoperabilità al maggior numero di Paesi Europei nell'ambito della costruzione di un'Europa nella quale la libera circolazione delle persone e delle merci sia un tratto distintivo;
- d) a prevedere l'adeguamento della rete ferroviaria Ucraina come parte della più ampia rete delle Trans Europe Network sottolineandone il particolare valore.

Considerando inoltre che:

come si legge nel testo "La guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina ha ridefinito il panorama geopolitico" evidenziando che il mercato interno dell'Unione e la sua rete dei trasporti sono parte essenziale della definizione della politica dell'Unione e che la modifica al Regolamento si propone di:

- estendere quattro corridoi di trasporto europei all'Ucraina e alla Repubblica di Moldova;
- definire come non più validi l'orientamento della rete transeuropea dei trasporti verso la Russia e la Bielorussia e il suo ampliamento in tali paesi proponendosi di sopprimere pertanto dall'allegato IV le mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti in Russia e Bielorussia, fatte salve una transizione democratica in Bielorussia, la creazione di collegamenti transfrontalieri compatibili;
- riflettere la minore priorità attribuita alla costruzione e all'ammodernamento di questi collegamenti, si propone di declassare gli ultimi chilometri dei collegamenti transfrontalieri, prevedendone la realizzazione solo entro il 2050. Tali cambiamenti comportano una modifica degli allegati I e III;
- sostituire le relative mappe nell'allegato IV; in seguito all'adozione delle mappe indicative modificate della rete TEN-T in Ucraina;

- includere l'obbligo di sviluppare tutte le nuove linee ferroviarie TEN-T con uno scartamento nominale poiché vari Stati membri dispongono di una rete ferroviaria con uno scartamento nominale diverso dallo scartamento nominale secondo la norma europea di 1435 mm;

Il CNEL esprime condivisione all'adozione di queste decisioni ed auspica una loro attuazione veloce e coerente.