

Bruxelles, 22 novembre 2024
(OR. en)

15143/24

Fascicolo interistituzionale:
2023/0396(COD)

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. prec.:	12831/24
n. doc. Comm.:	15200/23 + ADD1
Oggetto:	Preparazione della sessione del Consiglio " <u>Trasporti</u> , telecomunicazioni e energia" del 5 dicembre 2024 Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/106/CEE del Consiglio per quanto riguarda un quadro di sostegno per il trasporto intermodale di merci e il regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il calcolo dei risparmi sui costi esterni e la generazione di dati aggregati – Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

I. INTRODUZIONE

1. Il 7 novembre 2023 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto (di seguito "direttiva sui trasporti combinati"). La proposta era l'ultimo elemento del pacchetto legislativo per rendere più ecologico il trasporto merci¹ presentato nel luglio 2023 nel contesto della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente².

¹ Doc. ST 11856/23.

² [Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro.](#)

2. Le altre tre proposte del pacchetto comprendono una revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni per taluni veicoli stradali, un progetto di regolamento sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ("CountEmissions EU") e un progetto di regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico.
3. La direttiva sui trasporti combinati propone di modificare la direttiva del 1992³, attualmente in vigore, incentivando un maggiore trasferimento del trasporto merci su strada al trasporto intermodale, che combina le migliori prestazioni ambientali e l'efficienza energetica del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne e del trasporto marittimo a corto raggio con l'accessibilità e la flessibilità del trasporto su strada. L'obiettivo è rendere il trasporto intermodale più attraente per gli operatori economici riducendo nel contempo i costi esterni negativi, quali le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento atmosferico, la congestione e gli incidenti stradali.
4. Un elemento chiave per conseguire tale obiettivo è la nuova definizione proposta di "operazione di trasporto combinato" intesa come "operazione di trasporto intermodale" che soddisfa determinate condizioni ed è effettuata nel territorio dell'Unione. Il rispetto di tali condizioni stabilite nella proposta renderebbe l'operazione ammissibile a una serie di incentivi a livello di UE nonché a misure di sostegno nazionali.
5. Per quanto riguarda la digitalizzazione, la direttiva sui trasporti combinati propone di modificare il regolamento (UE) 2020/1056 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci⁴ (di seguito "eFTI"), in modo che le piattaforme eFTI possano essere utilizzate per calcolare l'ammissibilità e raccogliere dati aggregati sullo sviluppo economico del settore. La proposta stabilisce inoltre norme sugli obblighi di trasparenza per i terminali di trasbordo al fine di agevolare ulteriormente il trasporto intermodale.
6. La direttiva sui trasporti combinati costituisce il terzo tentativo di modificare la direttiva del 1992, che è considerata obsoleta e di portata limitata. Le proposte di revisione dell'atto giuridico presentate dalla Commissione nel 1998 e nel 2017 sono state successivamente ritirate.

³ Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (*GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38*).

⁴ Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (*GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33*).

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

7. Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione competente per il merito. Il 13 settembre 2024 la commissione TRAN ha nominato relatore Flavio TOSI (PPE, IT), in sostituzione del precedente relatore Massimiliano SALINI (PPE, IT), che il 1° marzo 2024 aveva pubblicato un documento di lavoro⁵ contenente raccomandazioni.
8. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere⁶ nel corso della 585ª sessione plenaria, tenutasi il 14 febbraio 2024. Il Comitato delle regioni ha adottato il suo parere⁷ nel corso della 159ª sessione plenaria, tenutasi dal 31 gennaio al 1° febbraio 2024.

III. LAVORI IN SEDE DI CONSIGLIO

9. La Commissione ha presentato la proposta e la relativa valutazione d'impatto al gruppo "Trasporti intermodali e reti" il 17 novembre 2023 durante la presidenza spagnola.
10. La presidenza belga ha esaminato la proposta in modo approfondito nel corso di undici riunioni del gruppo, sfociate in sette testi di compromesso, e il 18 giugno 2024 ha presentato al Consiglio una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori⁸.
11. La presidenza ungherese ha proseguito l'esame del fascicolo in sede di gruppo il 10 settembre e il 1° ottobre 2024. Il 16 ottobre 2024 la presidenza ha tenuto una discussione in sede di Coreper per ricevere ulteriori orientamenti.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_IT.pdf.

⁶ Doc. ST 10705/24.

⁷ Doc. ST 06311/24.

⁸ Doc. ST 10275/24.

IV. LAVORI IN VISTA DI UN COMPROMESSO

12. La presidenza ungherese ha avviato i lavori sul fascicolo prendendo in considerazione un approccio più flessibile e tenendo conto delle diverse opinioni degli Stati membri. Era chiaro che la nuova definizione di trasporto combinato contenuta nella proposta della Commissione, basata su una soglia di almeno il 40 % di risparmi sui costi esterni, non avrebbe ricevuto un sostegno sufficiente. L'ultimo compromesso raggiunto durante la presidenza belga, che stabiliva un requisito di almeno il 50 % di trasporto non stradale, pur essendo stato apprezzato da alcune delegazioni, non ha raccolto – ancora una volta – un sostegno sufficiente. Allo stesso tempo alcune delegazioni chiedevano un limite di distanza fisso per la tratta stradale e talune delegazioni suggerivano di tornare alla definizione contenuta nell'orientamento generale del Consiglio del 2018⁹, in cui tale limite era fissato a 150 km.
13. Come primo passo, la presidenza ha presentato un documento di riflessione contenente due opzioni, oltre al requisito di almeno il 50 % di trasporto non stradale. La prima opzione introduceva un limite massimo di 150 km per la tratta stradale, prevedendo esenzioni per raggiungere il terminale di trasbordo idoneo più vicino. La seconda opzione suggeriva di mantenere il limite di 150 km per la tratta stradale solo per i collegamenti strada-vie navigabili, analogamente a quanto disposto dalle norme vigenti. Per quanto riguarda i collegamenti strada-ferrovia, suggeriva di concedere agli Stati membri la flessibilità di fissare diversi intervalli di distanza per la tratta stradale e di decidere di conseguenza quali incentivi applicare. L'obiettivo era trovare un compromesso che rispecchiasse le diverse circostanze geografiche e le diverse infrastrutture logistiche negli Stati membri. Tuttavia, molte delegazioni hanno ritenuto la seconda opzione troppo complessa da attuare, con un potenziale rischio di frammentazione delle norme in tutta l'Unione.
14. La presidenza ha quindi proposto un testo di compromesso su tutti gli articoli. Per quanto riguarda la questione fondamentale dell'ambito di applicazione del trasporto combinato, il compromesso si basava sulla prima opzione contenuta nel documento di riflessione, ossia un minimo del 50 % di trasporto non stradale e un limite di distanza di 150 km per la tratta stradale. È stata introdotta una serie ben definita di condizioni che chiarivano le circostanze in cui il limite massimo per la tratta stradale poteva essere superato.

⁹ Doc. ST 15147/18.

15. Inoltre la presidenza ha esaminato le modalità per risolvere la questione delle piattaforme digitali utilizzate per la verifica dell'ammissibilità al momento della pianificazione di un'operazione di trasporto combinato e come prova di conformità nei controlli su strada. Il suggerimento iniziale che prevedeva lo sviluppo di una piattaforma digitale temporanea di geocodifica da parte della Commissione è stata ritenuta complessa e non necessaria da molte delegazioni. Di conseguenza, nel suo compromesso la presidenza ha incluso una clausola di salvaguardia per fare in modo che gli organizzatori del trasporto combinato non debbano utilizzare le piattaforme eFTI fino a quando non sarà stato certificato un numero sufficiente di fornitori di servizi di piattaforme eFTI per le nuove funzionalità richieste.
16. La presidenza ha inoltre modificato le disposizioni relative ai quadri strategici nazionali per agevolare la diffusione del trasporto combinato, chiarendo, tra l'altro, la natura volontaria e indicativa dell'obiettivo di riduzione dei costi totali delle operazioni di trasporto combinato.
17. La presidenza ha inoltre cercato di trovare una soluzione adeguata per quanto riguarda la disposizione che esenta i veicoli che effettuano tratte stradali di operazioni di trasporto combinato dai divieti di circolazione, proponendo varie deroghe.
18. In sede di gruppo, il compromesso della presidenza ha suscitato reazioni contrastanti. Di conseguenza la presidenza ha concluso che, al fine di sbloccare i progressi sulla proposta, deve essere innanzitutto chiarita la definizione di trasporto combinato in quanto determina l'ammissibilità agli incentivi e alle misure di sostegno.
19. La presidenza ha pertanto deciso di chiedere orientamenti al Coreper ponendo due quesiti: il primo chiede se una combinazione di almeno il 50 % di trasporto non stradale e di un limite di distanza per la tratta stradale, ad esempio 150 km, possa costituire una base per la definizione; il secondo riguarda l'eventuale necessità di eccezioni per prevedere situazioni specifiche. Dai risultati della discussione in sede di Coreper è emerso che le opinioni degli Stati membri sull'ambito di applicazione del trasporto combinato rimangono divergenti: alcuni sono decisamente favorevoli a un limite fisso per la tratta stradale, altri preferiscono l'approccio della quota percentuale, mentre un terzo gruppo è pronto a mostrare flessibilità. Inoltre, secondo alcuni Stati membri l'uso delle piattaforme eFTI per gli organizzatori del trasporto combinato è prematuro.

20. Sono necessari ulteriori lavori per giungere a un compromesso sulle questioni rimaste in sospeso. Per alcuni Stati membri sono essenziali incentivi che incoraggino i collegamenti ferroviari per il trasporto merci. A tale riguardo, si potrebbero prendere in considerazione disposizioni distinte per le operazioni di trasbordo strada-ferrovia e per le operazioni di trasbordo strada-vie navigabili, a condizione che tale approccio possa garantire la certezza del diritto e non comporti una frammentazione. Allo stesso tempo gli Stati membri insulari sottolineano l'importanza di mantenere le disposizioni proposte in materia di trasporto intermodale sostenibile tra le isole e gli Stati membri insulari e il continente.

V. CONCLUSIONE

21. Il Coreper, a seguito della riunione del 27 novembre 2024, invita il Consiglio a prendere atto della relazione sullo stato di avanzamento dei lavori relativi alla revisione della direttiva sui trasporti combinati.
-