



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 8 novembre 2023
(OR. en)

15200/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0396 (COD)**

**TRANS 488
CODEC 2083
IA 294**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	7 novembre 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 702 final
Oggetto:	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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 702 final.

All.: COM(2023) 702 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La normativa europea sul clima stabilisce che l'Unione europea deve ridurre le emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050¹. La comunicazione relativa al Green Deal europeo² ha sottolineato la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei trasporti del 90 % entro il 2050 al fine di conseguire la neutralità climatica. Il piano d'azione per l'inquinamento zero³ promuove il passaggio a trasporti più puliti per ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico. Inoltre, al fine di ridurre la sua dipendenza dai combustibili fossili, l'UE deve altresì migliorare la propria efficienza energetica, come evidenziato nel pacchetto REPowerEU⁴, che elenca la revisione della direttiva sui trasporti combinati (di seguito la "direttiva")⁵ come uno strumento importante a questo proposito⁶.

La transizione verso un trasporto merci a basse emissioni e a basso consumo di energia richiede un approccio globale. La comunicazione della Commissione sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁷ sottolinea che è necessario sfruttare tutte le leve politiche per rendere più sostenibili tutti i modi di trasporto, per rendere le alternative sostenibili ampiamente disponibili in un sistema di trasporto multimodale e per porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione. La comunicazione sollecita azioni decisive per favorire l'utilizzo di modi di trasporto sostenibili, in particolare trasferendo una notevole quantità di merci sulle rotaie, sulle vie navigabili interne e sul trasporto marittimo a corto raggio. Secondo le tappe fondamentali della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, il traffico merci su rotaia dovrebbe raddoppiare, mentre il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio dovrebbero aumentare del 50 % entro il 2050. Analogamente il Green Deal europeo richiede altresì che una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada sia trasferita alle ferrovie e alle vie navigabili interne.

Il trasporto merci intermodale, compreso il trasporto combinato⁸ (di seguito entrambi denominati congiuntamente "trasporto intermodale"), è essenziale per consentire una maggiore diffusione del trasporto merci su rotaia e per vie navigabili interne, che da soli forniscono soluzioni di trasporto da porta a porta solo molto raramente. Allo stesso tempo, i costi esterni medi per il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne per tonnellata-km (tkm) sono quasi tre volte più bassi, rispettivamente pari a 0,013 EUR per tkm e a 0,019 EUR per tkm, rispetto ai costi esterni medi per i veicoli commerciali pesanti, pari a 0,042 EUR per

¹ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_it.

⁵ 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.

⁶ Risparmio energetico nell'UE, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Il trasporto combinato è un sottoinsieme del trasporto intermodale che risponde alla definizione della direttiva sui trasporti combinati.

tkm. Il trasporto intermodale, che comprende le tratte di collegamento stradale all'inizio e/o alla fine dell'operazione, combina le migliori prestazioni ambientali e l'efficienza energetica di tali modi non stradali con l'accessibilità e la flessibilità del trasporto su strada. Il trasporto intermodale consente di utilizzare i modi di trasporto in una combinazione efficiente, promuovendo in particolare quelli con un'impronta ambientale relativamente più bassa, ottimizzando così l'uso della rete di trasporto e delle risorse esistenti e riducendo le emissioni e il consumo di energia.

Pertanto il trasporto intermodale è strumentale al conseguimento delle ambizioni tanto dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente quanto del Green Deal europeo. Di conseguenza nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente è stato comunicato che per sostenere l'ecologizzazione delle operazioni di trasporto di merci in Europa, l'attuale quadro per il trasporto intermodale necessita di una sostanziale riforma e deve essere trasformato in uno strumento efficace.

Anche se le prestazioni in termini di volumi del trasporto intermodale sono aumentate in modo sostanziale negli ultimi 30 anni, il trasporto su strada domina ancora il trasporto merci nell'UE, dato che il trasporto intermodale spesso non è competitivo con il trasporto soltanto su strada a causa di vari fattori. Innanzitutto, il successo del trasporto intermodale dipende dalle prestazioni (disponibilità, affidabilità, puntualità, velocità) e dai costi di ciascuna parte della catena, ossia dai servizi offerti dal trasporto ferroviario e per vie navigabili interne, dai terminali di trasbordo e dal trasporto su strada per l'"ultimo miglio". In relazione a tutti questi elementi esistono divari in termini di prestazione che devono essere colmati dalle rispettive legislazioni settoriali e dagli sforzi dell'industria. In secondo luogo, finché il livello di internalizzazione dei costi esterni tra i modi differisce, il trasporto non stradale e intermodale su distanze medio-lunghe non è competitivo in termini di prezzo con le operazioni svolte esclusivamente su strada. Nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente si è affermato che per garantire una fissazione dei prezzi equa ed efficiente in tutti i modi di trasporto è necessaria una serie completa di misure. Soltanto così chi inquina e chi utilizza si assumerà la piena responsabilità dei costi che genera e gli utenti potranno compiere scelte in linea con ciò che è meglio per la società. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede inoltre che la piena internalizzazione dei costi esterni all'interno dell'UE sarà completata entro il 2050, rendendo così indispensabile l'adozione di ulteriori azioni prima di tale data, per conseguire gli obiettivi ambientali sopra descritti entro il 2050.

Dal 1975 l'UE dispone di uno strumento⁹ destinato a sostenere le operazioni di trasporto intermodale ammissibili (ossia il trasporto combinato) con l'obiettivo di aumentare la competitività del trasporto combinato rispetto al trasporto merci svolto esclusivamente su strada e quindi di ottenere una maggiore diffusione del trasporto combinato.

Nel 1992 tale strumento è stato sostituito dalla direttiva 92/106/CEE del Consiglio relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (direttiva sui trasporti combinati). La finalità della direttiva sui trasporti combinati è integrare altre politiche modali per rendere più competitivo il trasporto intermodale che prevede l'utilizzo di trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e marittimo a corto raggio in combinazione con limitate tratte stradali. La direttiva sui trasporti combinati costituisce l'unico strumento giuridico dell'UE che sostiene direttamente il trasporto intermodale e incentiva il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto a emissioni inferiori.

⁹ Direttiva 75/130/CEE del Consiglio, del 17 febbraio 1975, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati Membri (GU L 48 del 22.2.1975, pag. 31).

Al fine di aumentare l'efficacia della direttiva sui trasporti combinati, nel 1998 la Commissione ha presentato una proposta di modifica della stessa, ma non avendo ottenuto risultati nei negoziati l'ha ritirata nel 2001.

Nel 2016 la Commissione ha condotto una valutazione REFIT¹⁰. La Commissione ha concluso che la direttiva sui trasporti combinati continuava a essere uno strumento importante per sostenere il trasporto combinato, ma che esiste un margine significativo per migliorarne ulteriormente l'efficacia, poiché alcune delle sue disposizioni sono obsolete o poco chiare. Tra le carenze figurano una ristretta ammissibilità, un sostegno economico insufficiente e il ricorso a documenti cartacei. La Commissione ha successivamente presentato una nuova proposta nel 2017. Tale proposta è stata ritirata nel 2020, in quanto i negoziati tra i colegislatori avevano portato a un risultato che avrebbe ridimensionato le ambizioni della direttiva sui trasporti combinati in un momento in cui gli obiettivi strategici, come indicato nella comunicazione sul Green Deal europeo¹¹, richiedevano il contrario.

Al fine di rispondere a tali aspettative, la Commissione ha preparato una nuova proposta di modifica della direttiva sui trasporti combinati. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di riorientare il quadro di sostegno creato da tale direttiva e accrescere in tal modo la competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto su strada a lunga distanza, per stimolare il passaggio dal trasporto merci su strada ad altri modi di trasporto e ridurre così i costi esterni.

La direttiva modificata si applica a tutto il trasporto intermodale nella misura in cui riguarda i quadri strategici nazionali, le relazioni e la trasparenza dei terminali, e istituisce un quadro di sostegno specifico per il sottoinsieme del trasporto intermodale che prevede un determinato livello di risparmio sui costi esterni. Quest'ultimo, essendo un sottoinsieme del trasporto intermodale, continua a essere chiamato trasporto combinato.

Nell'elaborazione della presente proposta sono stati presi in considerazione gli insegnamenti tratti dalle proposte e dagli esiti dei negoziati del 1998 e del 2017. Si tratta in particolare degli insegnamenti seguenti:

- la necessità di un approccio fondamentalmente diverso alle condizioni per la concessione del sostegno. Le condizioni dell'attuale direttiva sui trasporti combinati sono definite in termini di lunghezza delle diverse tratte stradali e non stradali e di distanza dai terminali idonei, aspetti questi che non sempre rispecchiano le effettive condizioni geografiche e comportano difficoltà di attuazione. Inoltre, aspetto ancora più importante, tali criteri non rispecchiano le prestazioni ambientali delle operazioni effettive e pertanto il sostegno non si concentra sulle operazioni che garantiscono risparmi sui costi esterni;
- le disposizioni relative agli investimenti per ottenere una capacità sufficiente presso i terminali, pur essendo necessarie, non si conciliano bene con l'ambito di applicazione della direttiva e sono state osteggiate da numerosi Stati membri. Pertanto tali disposizioni sono state ora inserite nella proposta di revisione del regolamento TEN-T¹² presentata dalla Commissione;
- il ricorso a soluzioni digitali per i controlli di conformità e l'applicazione delle norme, che possono altresì facilitare l'accesso ai dati sul funzionamento del mercato e sul miglioramento dell'efficacia delle misure di sostegno economico;

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

- situazioni differenziate negli Stati membri che richiedono approcci diversi alle misure di sostegno.

Ai fini del conseguimento dei suoi obiettivi, la presente iniziativa è stata strutturata nelle quattro aree seguenti.

- Condizioni per il sostegno e prova di conformità

Le condizioni in base alle quali le operazioni intermodali rientrano nell'ambito di applicazione del sostegno fornito dalla presente direttiva sono state semplificate al fine di contemplare una quota maggiore del trasporto intermodale, eliminare le ambiguità e le possibilità di interpretazioni errate e di disparità di trattamento e stabilire una base chiara per le decisioni di conformità. Figurano in tale contesto le condizioni relative all'ambito di applicazione geografico, alle unità di carico e al loro regime di identificazione, al trattamento dei container vuoti, al risparmio minimo da conseguire sui costi esterni, alla necessità di norme per il calcolo dei risparmi sui costi esterni e al contenuto e alle norme per la prova di conformità.

- Quadri di sostegno

La logica alla base dell'intera direttiva consiste nel fornire un quadro di sostegno per il trasporto intermodale che contempli misure normative e/o economiche adeguate. Tuttavia, secondo la valutazione REFIT, il quadro di sostegno istituito dalla direttiva per migliorare la competitività relativa del trasporto combinato ha avuto un impatto insufficiente. In effetti, 70 delle 100 risposte pervenute nel contesto della consultazione pubblica aperta hanno confermato tale problema¹³. Anche la recente relazione speciale della Corte dei conti europea sul trasporto intermodale ha concluso che il sostegno al trasporto intermodale non è stato sufficientemente efficace, poiché non esistono ancora condizioni di parità per il trasporto intermodale delle merci nell'UE¹⁴. Le nuove norme introducono, in aggiunta al sostegno esistente, gli elementi seguenti:

1. una nuova esenzione normativa a livello di UE dai divieti di circolazione nazionali;
2. l'obbligo per gli Stati membri di analizzare le loro misure vigenti e di ampliare i quadri strategici nazionali o istituirne di nuovi (comprese misure adeguate di natura normativa e/o economica) per sostenere la diffusione del trasporto intermodale;
3. un obiettivo di riduzione complessiva del 10 % dei costi per il trasporto combinato in ciascuno Stato membro, per facilitare gli ammodernamenti tecnologici relativi al trasporto intermodale e per stabilire collegamenti nuovi tra terminali precedentemente non collegati.

- Trasparenza del funzionamento del mercato

Come concluso dalla valutazione REFIT, si registra una mancanza di trasparenza per quanto concerne la politica nazionale vigente e la situazione del mercato che consentirebbero di valutare se il sostegno è adeguato alla situazione reale. Tra gli intervistati, 18 su 49¹⁵ si sono detti d'accordo o pienamente d'accordo sulla mancanza

¹³ Si tratta di 11 autorità pubbliche (CZ, due autorità pubbliche BE, AT, tre autorità pubbliche FR, NO, IT, DE, SE), 49 portatori di interessi del settore, quattro cittadini e sei risposte nella categoria "altri".

¹⁴ Corte dei conti europea (2023), op. cit.

¹⁵ Tra i partecipanti alla consultazione, 14 su 31 appartenevano all'industria e 4 su 8 alle autorità.

di una base empirica per determinare il livello adeguato di sostegno. Le relazioni della Commissione continuano a essere previste, ma con dati e periodi di riferimento aggiornati, e sono integrate dall'obbligo per gli Stati membri di garantire la trasparenza dei quadri strategici intermodali nazionali che stanno attuando per sostenere il trasporto combinato. I link a tutti i quadri strategici nazionali e alle misure nazionali saranno pubblicati in un portale centrale gestito dalla Commissione. Inoltre è prevista una clausola di revisione per rivalutare questo quadro di sostegno dell'UE.

– **Obblighi di trasparenza per i terminali**

La proposta introduce obblighi comuni di trasparenza per i terminali, per garantire che tutti i terminali rendano pubblici i dati relativi alle strutture e ai servizi dei terminali. Inoltre la presente proposta prevede la possibilità di istituire un quadro delle categorie di terminali, basato sui livelli di servizio, per i servizi e le strutture disponibili. Tali misure sono complementari alla proposta di revisione del regolamento TEN-T, che riguarda la capacità e la qualità dei terminali sulla rete TEN-T.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

L'iniziativa va vista nel contesto della normativa europea sul clima¹⁶ e della comunicazione sul Green Deal europeo¹⁷, che fissano entrambe obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Inoltre si colloca nel contesto del pacchetto REPowerEU¹⁸, che mira a migliorare l'efficienza energetica dell'UE e individua nella revisione della direttiva sui trasporti combinati uno strumento importante a questo proposito¹⁹, così come nel contesto del piano d'azione per l'inquinamento zero²⁰, che promuove il passaggio a trasporti più puliti per ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico. Inoltre la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente invoca un'azione decisiva per orientare il trasporto merci verso modi di trasporto più sostenibili.

È opportuno rilevare che considerazioni politiche specifiche relative al trasporto combinato esistevano già in passato. Nel 1992 la Commissione ha pubblicato un Libro bianco sui trasporti e un pacchetto legislativo di accompagnamento, che ha portato all'attuale direttiva sui trasporti combinati, liberalizzando completamente il mercato dei trasporti combinati nell'UE e predisponendo l'attuale quadro di sostegno. Nel 1997 la Commissione ha pubblicato una strategia dedicata al trasporto intermodale in Europa²¹. Il Libro bianco sui trasporti del 2011²² ha fissato l'obiettivo specifico di trasferire il 30 % del trasporto merci su strada a lunga distanza (oltre 300 km) verso la ferrovia o le vie navigabili entro il 2030, e oltre il 50 % entro il 2050.

¹⁶ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_it.

¹⁹ Risparmio energetico nell'UE, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 def.

²² COM(2011) 144 def.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta integra altre politiche in materia di trasporti che: a) riguardano le prestazioni ambientali dei singoli modi di trasporto; b) internalizzano i costi esterni applicando i principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga"; c) forniscono trasparenza sui servizi disponibili e sulle norme applicabili al settore o a parti di esso.

Per rendere i singoli modi di trasporto più sostenibili in termini di efficienza energetica e utilizzo di combustibili sostenibili, e quindi per ridurre i costi esterni del trasporto, è stata adottata una serie di strumenti politici, quali i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti²³, la revisione della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili (RED II)²⁴ e il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Analogamente una serie di misure mira già all'internalizzazione dei costi esterni, con l'obiettivo di consentire alla società di compiere le scelte giuste. Tali misure comprendono la fissazione del prezzo del carbonio, gli oneri per le infrastrutture e le tasse su energia e veicoli, che sono gradualmente adeguati e introdotti. Tali aspetti dovranno in ultima analisi confluire in una politica reciprocamente compatibile, complementare e coerente, ma secondo la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente tale processo potrebbe prolungarsi fino al 2050²⁵.

Sebbene esistano vari obblighi di trasparenza e di comunicazione nella legislazione specifica che disciplina ciascun modo di trasporto, la comunicazione o lo scambio di informazioni intermodali (pertinenti per il trasporto intermodale) non sono in gran parte contemplati. Inoltre il valore aggiunto e l'attrattiva del trasporto intermodale dipendono dalle prestazioni dei singoli modi e dalla capacità di infrastruttura disponibile. Pertanto la presente iniziativa è sviluppata in stretto coordinamento con altre normative e proposte legislative in materia di trasporti, comprese quelle del pacchetto sui trasporti ecocompatibili, di cui la presente iniziativa è parte.

Ha inoltre legami forti con altre parti del presente pacchetto, in particolare con l'iniziativa per l'aumento della quota del trasporto ferroviario nel trasporto internazionale²⁶ e con la revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni²⁷ nel trasporto su strada, entrambe importanti per eliminare ostacoli specifici al trasporto intermodale.

Inoltre il nuovo quadro comune dell'UE per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra nei trasporti e nella logistica (CEEU) e l'attuazione del regolamento relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI)²⁸ contribuiscono al quadro tecnico per l'attuazione della direttiva sui trasporti combinati riveduta.

²³ Regolamento (UE) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ Una delle tappe fondamentali previste dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede che tutti i costi esterni dei trasporti all'interno dell'UE siano coperti dagli utenti dei trasporti al più tardi entro il 2050.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Uso-della-capacita-di-infrastruttura-ferroviaria-nello-spazio-ferroviario-europeo-unico_it.

²⁷ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59). La presente iniziativa rende possibile l'utilizzo di veicoli stradali più pesanti e più lunghi nel trasporto intermodale, comprese le tratte stradali del trasporto combinato.

²⁸ Regolamento (UE) 2020/1056.

La revisione è inoltre coerente con la comunicazione Naiades, di recente adozione²⁹, che esorta a realizzare una maggiore integrazione delle vie navigabili interne nel contesto di un sistema di trasporto intermodale transeuropeo moderno.

Inoltre una condizione preliminare per l'uso del trasporto intermodale e multimodale è la disponibilità di infrastrutture adeguate aventi una capacità sufficiente. Lo studio recente sulle tecnologie di trasbordo³⁰ ha dimostrato che la rete TEN-T presenta carenze per il trasporto intermodale e che la capacità di trasbordo esistente è insufficiente per il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne. La questione della capacità dei terminali è stata affrontata nella proposta della Commissione di revisione del regolamento TEN-T³¹, che per la prima volta prevede l'obbligo per gli Stati membri di garantire una sufficiente capacità di terminali merci multimodali sulla base di un'analisi e di un piano d'azione specifici. Si può prevedere che, grazie a tali misure, nel prossimo decennio sarà disponibile una maggiore capacità di infrastruttura per il trasporto intermodale.

Gli obblighi stabiliti nella presente direttiva non pregiudicano l'applicazione delle norme pertinenti in materia di aiuti di Stato. La presente direttiva definirà i criteri per una categoria di operazioni con il potenziale più elevato di riduzione dei costi esterni nei trasporti e stabilirà gli obiettivi strategici per la promozione di questo sottoinsieme di operazioni. Gli Stati membri possono prendere in considerazione l'introduzione, tra l'altro, di misure di aiuto di Stato ai fini del conseguimento degli obiettivi strategici di cui alla direttiva sui trasporti combinati modificata. La mera inclusione di misure nei quadri strategici nazionali emanati sulla base della presente direttiva non esenta tali misure dalla valutazione della compatibilità, che è di competenza esclusiva della Commissione.

La presente proposta è altresì in linea con le proposte finali della conferenza sul futuro dell'Europa, in particolare con la proposta 3 relativa ai cambiamenti climatici, all'energia e ai trasporti, che chiede di affrontare i cambiamenti climatici e rispettare gli obiettivi climatici globali.

Infine è opportuno rilevare che taluni portatori di interessi hanno evidenziato l'esistenza di un collegamento tra la direttiva sui trasporti combinati e il cabotaggio stradale. Rimane pertinente e importante continuare a trattare il trasporto combinato internazionale e il trasporto internazionale su strada allo stesso modo per quanto concerne il ricorso a vettori stradali non residenti, come previsto dall'articolo 4 della direttiva sui trasporti combinati. Nella revisione del regolamento (UE) 1072/2009 del 2020³², i legislatori hanno previsto una deroga rispetto all'articolo 4 della direttiva sui trasporti combinati (ma soltanto in caso di abuso), riconfermando che l'articolo 4 è stato utile e rimane in vigore³³.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ *Comparative evaluation of transshipment technologies for intermodal transport and their cost*, PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_it.

³¹ COM(2021) 812 final.

³² Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada (*GU L 249 del 31.7.2020, pag. 17*).

³³ Taluni Stati membri hanno presentato alla Corte di giustizia ricorsi di annullamento contro tale disposizione (C-542/20, *Lituania/Parlamento e Consiglio*, C-545/20, *Bulgaria/Parlamento e Consiglio*, C-547/20, *Romania/Parlamento e Consiglio* e C-554/20, *Polonia/Parlamento e Consiglio*).

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Il titolo VI (articoli da 90 a 100) del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce la prerogativa dell'UE ai fini dell'adozione di disposizioni per la politica comune dei trasporti. L'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE stabilisce che l'UE è competente nel settore dei trasporti a stabilire le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, mentre l'articolo 91, paragrafo 1, lettera d), TFUE prevede la medesima competenza per quanto concerne "ogni altra utile disposizione".

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Dimensione UE del problema

In virtù del principio di sussidiarietà, nei settori che non sono di sua competenza esclusiva l'Unione può intervenire soltanto se e in quanto gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri. I costi esterni dei trasporti, in particolare quelli relativi ai cambiamenti climatici, sono problemi transfrontalieri che non possono essere risolti soltanto con interventi nazionali o locali. La necessità impellente di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto merci riguarda tanto le operazioni transfrontaliere quanto quelle nazionali. Il problema individuato deve pertanto essere affrontato a livello europeo, poiché presenta una dimensione transfrontaliera.

Intervento a valore aggiunto a livello di UE

L'obiettivo dell'iniziativa è promuovere in tutta l'UE la diffusione del trasporto intermodale, l'81 % del quale si svolge tra Stati membri, attraverso misure di sostegno basate su condizioni di ammissibilità comuni. Dal punto di vista delle politiche e del mercato interno, è importante garantire che i vantaggi previsti siano applicabili in modo comparabile in tutta l'UE. Data la natura limitata dell'attuale direttiva sui trasporti combinati, alcuni Stati membri hanno concepito un sostegno differenziato per le operazioni di trasporto intermodale, tanto sotto forma di sostegno normativo non armonizzato quanto in base alle norme in materia di aiuti di Stato. In alcuni casi le informazioni sulla disponibilità di tali misure di sostegno potrebbero non essere state accessibili alle medesime condizioni a tutti gli operatori, in particolare nel caso di operazioni transfrontaliere. Taluni operatori potrebbero aver ottenuto un vantaggio competitivo con impatti al di là dei rispettivi confini nazionali. L'obiettivo dell'azione dell'UE è contribuire a creare un trattamento comparabile per gli operatori in tutta l'UE, semplificare le procedure amministrative per l'industria, gli Stati membri e la Commissione e migliorare il funzionamento del mercato interno. Tale obiettivo non può essere conseguito legiferando esclusivamente a livello di Stati membri.

- **Proporzionalità**

Le scelte riguardanti le misure strategiche e l'opzione strategica che costituiscono la struttura della presente iniziativa sono state effettuate tenendo debitamente conto del principio di proporzionalità. Ne è derivato l'approccio più equilibrato possibile. Sebbene la proposta imponga agli Stati membri l'obbligo di fornire un sostegno a determinati tipi di operazioni di trasporto intermodale, dalla valutazione d'impatto è emerso che l'opzione strategica che prevede il solo sostegno volontario degli Stati membri non sarà sufficiente a conseguire l'obiettivo in questione. L'opzione strategica prescelta garantisce un trasferimento modale sufficiente a costi ragionevoli.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La scelta dello strumento (la modifica della direttiva esistente) consente di conseguire in modo soddisfacente l'obiettivo di migliorare la competitività del trasporto intermodale,

garantendo al contempo il rispetto dei principi di sussidiarietà. Al fine di garantire il sostegno, gli Stati membri avranno la libertà di istituire i rispettivi quadri strategici con le misure di sostegno più pertinenti.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Una valutazione³⁴ della direttiva sui trasporti combinati è stata effettuata nel periodo 2014-2016 e ha portato a concludere che la direttiva continua a essere uno strumento pertinente per sostenere il trasporto merci che combina modi diversi. Secondo le stime, nel 2011 il passaggio dal trasporto esclusivamente su strada a quello intermodale ha comportato un risparmio annuo di 2,1 miliardi di EUR in costi esterni. Anche se non tutti questi risparmi possono essere attribuiti alla direttiva sui trasporti combinati, è stato stabilito che in assenza dell'intervento dell'UE, i servizi di trasporto combinato transfrontaliero avrebbero probabilmente incontrato ostacoli dovuti a sistemi giuridici diversi, rendendo i servizi di trasporto combinato meno attraenti e forse non realizzabili.

Tuttavia alcune disposizioni della direttiva sui trasporti combinati, come ad esempio l'obbligo di utilizzare documenti cartacei, sono superate in quanto rispecchiano la situazione del mercato nel 1992. Altre disposizioni della direttiva soffrono di divergenze nel recepimento e nell'attuazione a livello di Stati membri, che causano all'industria problemi pratici su base quotidiana; tali disposizioni non sono pertanto del tutto efficaci. Inoltre le misure di sostegno economico sono molto limitate, quindi non incidono in maniera significativa sulla competitività delle operazioni intermodali. Nel contesto della consultazione pubblica, tanto l'industria quanto le amministrazioni pubbliche hanno indicato che le misure strategiche sono proporzionate al conseguimento degli obiettivi strategici.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha coinvolto attivamente i portatori di interessi e ha condotto consultazioni complete durante tutto il processo di valutazione d'impatto.

Le attività di consultazione si sono svolte nel 2021 e nel 2022, dalla pubblicazione della valutazione d'impatto iniziale nell'agosto 2021, alla consultazione mirata che si è conclusa nell'agosto 2022.

Gli obiettivi delle attività di consultazione erano i seguenti:

- raccogliere informazioni e pareri dei portatori di interessi in merito ai problemi principali e ai fattori trainanti associati, alla definizione degli obiettivi strategici pertinenti legati a tali problemi e all'identificazione, alla definizione e al vaglio delle misure strategiche che potrebbero essere prese in considerazione nella valutazione d'impatto;
- raccogliere informazioni e pareri in merito ai probabili impatti delle misure e delle opzioni strategiche.

Nel contesto del meccanismo di riscontro iniziale, le parti interessate hanno avuto la possibilità di fornire un riscontro sulla valutazione d'impatto iniziale dal 19 agosto al 16 settembre 2021. Complessivamente sono pervenute 62 risposte individuali.

³⁴ SWD(2016) 140 final.

Successivamente, una consultazione pubblica aperta è stata accessibile sul sito web "Di' la tua" dal 7 marzo al 30 maggio 2022. Complessivamente sono pervenute 101 risposte da portatori di interessi diversi. Taluni portatori di interessi hanno altresì fornito documenti di posizione unitamente alle loro risposte alla consultazione.

Infine sono state svolte le attività seguenti di consultazione mirata:

- un'indagine online mirata volta a convalidare la definizione del problema e gli obiettivi delle opzioni strategiche, ottenere contributi per definire in modo più dettagliato le misure/opzioni strategiche e fornire i dati necessari per sostenere la valutazione d'impatto delle misure e dei costi previsti. Tale indagine si è svolta dal 16 maggio al 24 giugno 2022 e ha registrato 59 risposte;
- tra maggio e agosto 2022 sono stati condotti colloqui mirati con 29 portatori di interessi (compresi tre colloqui esplorativi condotti nel febbraio 2022);
- il 25 ottobre 2022 si è tenuta una riunione di esperti con l'industria che ha coinvolto 60 partecipanti in rappresentanza di 55 organizzazioni.

Dalle attività di consultazione dei portatori di interessi è emerso un ampio grado di accordo tra tali portatori di interessi circa il fatto che i problemi e gli obiettivi dell'iniziativa sono pertinenti per lo sviluppo del trasporto intermodale.

La consultazione relativa alla valutazione d'impatto iniziale e la consultazione pubblica aperta si sono concentrate sul problema a un livello più generale, dopodiché l'indagine e i colloqui hanno adottato un approccio più dettagliato e sistematico per specificare il problema e un obiettivo associato per la revisione della direttiva sui trasporti combinati. Un tema comune nei riscontri relativi alla valutazione d'impatto iniziale è stato la mancanza di chiarezza nella definizione della direttiva sui trasporti combinati attualmente in vigore ma è stato anche rilevato che la direttiva dovrebbe attribuire maggior rilievo al trasporto per vie navigabili interne e al trasporto marittimo a corto raggio, oltre che al trasporto su strada e ferroviario.

Per quanto concerne la definizione del problema, dalla consultazione è emerso un consenso piuttosto ampio tra tutti i portatori di interessi in merito al fatto che, in assenza di sostegno, il trasporto intermodale è stato competitivo con il trasporto esclusivamente su strada nell'UE soltanto in alcune situazioni (63 su 95, 66 %). Gli operatori di terminali si sono dimostrati ancora più pessimisti: tre su cinque hanno affermato che il trasporto intermodale non è stato mai o quasi mai competitivo con il trasporto esclusivamente su strada, fatto salvo il caso in cui ha ricevuto sostegno. La grande maggioranza dei gruppi di portatori di interessi dell'industria concorda sul fatto che la mancanza di competitività a livello di prezzi rappresenti un ostacolo allo sviluppo del trasporto intermodale, fatta eccezione per gli organizzatori dei trasporti merci (ad esempio gli operatori logistici e gli spedizionieri che operano principalmente nel trasporto su strada), che si sono dimostrati generalmente più scettici al riguardo.

I partecipanti alle consultazioni hanno individuato sei fattori che incidono sulla competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto esclusivamente su strada: i costi di trasbordo (87 su 94; 93 %) e la mancanza di terminali adatti nelle vicinanze (85 su 95; 89 %) sono stati i più importanti. Per entrambi questi fattori, almeno il 75 % dei partecipanti appartenenti a ciascun tipo di portatori di interessi e sottocategoria del settore ha concordato in merito al fatto che si tratta di fattori rilevanti. L'80 % dei partecipanti ha ritenuto rilevanti altri quattro fattori, ossia: il trasporto su strada è più economico del trasporto intermodale per le operazioni da porta a porta (78 su 94; 83 %); l'abitudine di utilizzare il trasporto esclusivamente su strada (78 su 94; 83 %); la mancanza di un'offerta di servizi adeguata presso terminali nelle vicinanze (76 su 95; 80 %); e ritardi/tempi di transito più lunghi rispetto al trasporto esclusivamente su strada

(73 su 92; 79 %). Per ognuno di questi fattori, almeno la metà degli intervistati per ogni tipo di portatori di interessi e sottocategoria del settore ha ritenuto che tali fattori fossero rilevanti, mentre tra gli organizzatori dei trasporti soltanto 3 su 7 ritenevano che il fatto che trasporto su strada fosse più economico del trasporto intermodale/multimodale per le operazioni da porta a porta fosse un fattore rilevante.

L'80 % degli intervistati (80 su 100) ha affermato che vi erano differenze in termini di competitività del trasporto intermodale nei diversi Stati membri, con motivazioni comuni riguardanti le differenze nelle infrastrutture e nei servizi disponibili, nonché le differenze nel sostegno fornito.

Per quanto concerne i fattori trainanti dei problemi, 26 dei 49 partecipanti all'indagine presso i portatori di interessi si sono detti d'accordo o pienamente d'accordo nel considerare troppo ristretti gli attuali criteri di ammissibilità, in quanto sono contemplate soltanto le operazioni tra Stati membri, le unità di carico devono avere una dimensione minima per essere ammissibili e si applicano condizioni di ammissibilità diverse a combinazioni modali diverse. Inoltre 24 partecipanti all'indagine su 49 ritengono che gli attuali criteri di ammissibilità non siano del tutto rilevanti ai fini della promozione della diffusione del trasporto intermodale e della riduzione delle esternalità, mentre 25 partecipanti all'indagine su 49 e 15 intervistati su 29 ritengono che l'attuale definizione di ammissibilità consenta diverse interpretazioni.

Tra i partecipanti all'indagine, 18 su 49 si sono detti d'accordo o pienamente d'accordo in merito al fatto che manchi una base empirica per stabilire il livello adeguato di sostegno, dato che la valutazione REFIT aveva già concluso che la direttiva sui trasporti combinati manca di un quadro d'insieme efficace del mercato che permetta di adattare le misure di sostegno alla situazione reale a livello di UE o di Stati membri. L'obiettivo di migliorare i dati, le analisi e le relazioni sullo stato del trasporto intermodale ha riscosso il favore di 20 partecipanti all'indagine su 49.

Secondo la valutazione REFIT, le misure di sostegno stabilite dalla direttiva sui trasporti combinati per aumentare la competitività relativa del trasporto combinato sono molto limitate e 70 delle 100 risposte alla consultazione pubblica aperta concordano sul fatto che ciò costituisce un problema, mentre 19 dei 49 partecipanti all'indagine presso i portatori di interessi sono d'accordo o pienamente d'accordo circa il fatto che le misure di sostegno sono scarse, inefficaci e inefficienti.

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente individua la necessità di migliorare l'interscambio di dati multimodali e la gestione intelligente del traffico per semplificare i complessi accordi normativi, amministrativi e commerciali. Gli operatori utilizzano sistemi diversi, che presentano un'ampia varietà a livello di interfacce, requisiti in materia di set di dati e semantica. La mancanza di interoperabilità e la frammentazione dei diversi sistemi di condivisione dei dati costituiscono un'importante questione limitante per 13 dei 49 partecipanti all'indagine presso i portatori di interessi. Per quanto concerne le inefficienze operative presso i terminali, 37 dei 100 partecipanti alla consultazione pubblica aperta ritengono che la scarsa qualità del servizio presso i terminali costituisca un fattore che mina la competitività del trasporto intermodale.

- **Assunzione e uso di perizie**

Un contraente esterno ha condotto uno studio a sostegno della valutazione d'impatto alla base della presente proposta (dicembre 2021 - giugno 2023). Detto studio ha fornito indicazioni preziose in merito alla progettazione delle opzioni strategiche, alla valutazione degli impatti previsti e alla raccolta dei punti di vista dei portatori di interessi direttamente coinvolti.

- **Valutazione d'impatto**

Le misure strategiche incluse nella presente proposta si basano sui risultati di una valutazione d'impatto. La relazione sulla valutazione d'impatto (SWD(2023) 351 final) ha ricevuto inizialmente un parere negativo dal comitato per il controllo normativo della Commissione (SEC(2023) 373 final). Il documento è stato quindi ripresentato al comitato direttivo e ha ricevuto un parere positivo con riserve. Le raccomandazioni ricevute dal comitato sono state prese in considerazione e l'allegato 1 della relazione sulla valutazione d'impatto fornisce una sintesi delle modalità di tale esercizio.

Nella valutazione d'impatto sono state prese in considerazione cinque opzioni strategiche per conseguire gli obiettivi individuati. Tali cinque opzioni affrontano tutte le questioni seguenti:

- copertura di una gamma più ampia di operazioni in condizioni di conformità effettiva;
- aumento della competitività attraverso un quadro di sostegno;
- trasparenza, cooperazione e semplificazione per quanto concerne l'ingresso sul mercato;
- miglioramento delle relazioni e delle informazioni sul funzionamento del mercato.

L'opzione strategica A è quella che prevede l'intervento più moderato a livello di UE. Si applica a tutti i trasporti intermodali intra-UE. L'ammissibilità sarebbe basata su un insieme più ampio di esternalità, richiedendo un risparmio di almeno il 40 % dei costi esterni, con una metodologia stabilita sulla base dei valori unitari tratti dal manuale *Handbook on the external costs of transport*³⁵. Gli orientamenti in materia di calcoli sarebbero stabiliti in un atto di esecuzione³⁶. I dati da fornire per dimostrare l'idoneità sarebbero riesaminati e collegati alle piattaforme eFTI³⁷. L'attuale obbligo di redigere una relazione biennale da parte della Commissione sarebbe sostituito da un invito agli Stati membri a svolgere analisi e pianificazioni strategiche periodiche per i modi di trasporto sostenibili, al fine di scegliere il sostegno adeguato. Sebbene non obblighi gli Stati membri a fornire alcun sostegno, l'opzione strategica A mette a disposizione un pacchetto di strumenti con strumenti di sostegno predefiniti tra cui scegliere. Per quanto riguarda la trasparenza e la cooperazione dei terminali, sarebbero introdotte norme comuni in materia di trasparenza per i terminali tramite un atto di esecuzione.

L'opzione strategica B è quella che combina gli obblighi a livello di UE con la flessibilità necessaria per tenere conto delle specifiche situazioni nazionali. Gli Stati membri sarebbero obbligati a sostenere il trasporto intermodale, ma avrebbero la libertà di scegliere tra i diversi strumenti di sostegno elencati nel pacchetto di strumenti, al fine di affrontare le sfide poste dai sistemi di trasporto nazionali. Questa opzione strategica è suddivisa in tre sotto-opzioni con un ambito di applicazione e condizioni di ammissibilità differenti. L'opzione strategica B1 e l'opzione strategica B2a si applicano a tutte le operazioni intermodali intra-UE, mentre l'opzione strategica B2b si applica soltanto alle operazioni transfrontaliere intra-UE. Nel contesto dell'opzione strategica B1, l'ammissibilità si basa su riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra con una soglia del 25 % calcolata utilizzando la metodologia del quadro comune

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Al fine di garantire un confronto sufficientemente preciso tra le operazioni, sarebbe necessario continuare ad aggiornare regolarmente tale manuale, tenendo conto delle più recenti prove scientifiche. Occorre inoltre garantire la coerenza e la complementarità con il futuro quadro CEEU.

³⁷ Piattaforme per lo scambio di dati elettronici tra imprese e autorità (B2A, *business-to-authorities*) istituite ai sensi del regolamento (UE) 2020/1056.

dell'UE per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra nei trasporti e nella logistica (proposta "CountEmissions EU"). Nel contesto delle opzioni strategiche B2a e B2b, l'ammissibilità è basata su un insieme più ampio di esternalità con una soglia di risparmio richiesta pari al 40 % come nell'opzione A. In tutte le sotto-opzioni dell'opzione B, i dati da fornire per dimostrare l'ammissibilità sarebbero riesaminati e collegati alle piattaforme eFTI. Per quanto concerne l'analisi di mercato e le relazioni, tutte le sotto-opzioni dell'opzione strategica B sarebbero basate sull'obbligo vigente in capo alla Commissione di preparare relazioni ogni cinque anni con l'assistenza degli Stati membri e utilizzando appositi studi di analisi di mercato. In tutte le sotto-opzioni dell'opzione strategica B, gli Stati membri sarebbero tenuti a ridurre i costi complessivi e a incrementare gli ammodernamenti tecnologici, avendo la possibilità di scegliere da un pacchetto di strumenti per adattare il loro sostegno alle circostanze nazionali entro i limiti stabiliti. Inoltre gli Stati membri sono chiamati a facilitare la creazione di nuove rotte intermodali. Tutte le sotto-opzioni dell'opzione strategica B comprenderebbero un vantaggio normativo che esenterebbe le tratte stradali delle operazioni ammissibili dai divieti di circolazione nazionali. Per quanto riguarda la trasparenza e la cooperazione dei terminali, le misure sono le medesime dell'opzione strategica A.

L'opzione strategica C prevede l'intervento più incisivo a livello di UE. Si applica a tutte le operazioni intra-UE. L'ammissibilità è la medesima di cui all'opzione strategica A e alle sotto-opzioni B2 dell'opzione strategica B, basata su un insieme più ampio di esternalità con una soglia del 40 %. Come nelle altre opzioni, i dati da fornire per dimostrare l'ammissibilità verrebbero riesaminati e collegati alle piattaforme eFTI. L'obbligo della Commissione di presentare relazioni biennali verrebbe sostituito dall'obbligo per gli Stati membri di effettuare analisi e pianificazioni strategiche periodiche, che coprano l'intero sistema dei trasporti e includano analisi intermodali. Per quanto riguarda gli strumenti di sostegno, l'opzione obbliga gli Stati membri a fornire un sostegno armonizzato per ridurre il costo delle operazioni ammissibili (o della parte relativa a tali operazioni) che si svolgono sul loro territorio a un livello tale da indurre la diffusione del trasporto intermodale. Si valuta che tale livello di supporto corrisponda al 10 % del costo totale da porta a porta dell'operazione per lo spediteore. Inoltre questa opzione strategica includerebbe un vantaggio normativo armonizzato che esenterebbe le tratte stradali delle operazioni ammissibili dai divieti di circolazione nazionali. L'opzione strategica C richiederebbe inoltre la creazione di un set di dati definito e comporterebbe l'obbligo di utilizzare set di dati e protocolli di scambio di dati comuni. Le misure per la trasparenza dei terminali sono le stesse delle opzioni strategiche A e B.

Sulla base della valutazione, l'opzione strategica B2a è individuata come l'opzione prescelta. Tale opzione consegue l'obiettivo garantendo il massimo trasferimento modale e risparmi sui costi esterni con un buon rapporto costi-benefici, assicurando nel contempo la coerenza e il rispetto dei principi di proporzionalità e sussidiarietà.

Si prevede che l'opzione prescelta consentirà di ottenere risparmi significativi sui costi amministrativi ricorrenti per le imprese che operano nel settore intermodale. I risparmi sui costi ricorrenti per gli operatori impegnati nel trasporto intermodale grazie all'uso di dati elettronici e piattaforme eFTI sono stimati ammontare a 430 milioni di EUR l'anno. Allo stesso tempo, i terminali dovrebbero sostenere costi amministrativi per aggiornare le informazioni da pubblicare sul loro sito web. I costi medi annui ricorrenti per tutti i terminali nel periodo 2025-2035 sono stimati a circa 6 100 EUR. I risparmi sui costi amministrativi superano ampiamente i costi trascurabili e i risparmi netti sui costi amministrativi per le imprese sono stimati ammontare a 430 milioni di EUR l'anno.

Per garantire che il principio di sussidiarietà sia meglio applicato, al di là del risultato della valutazione d'impatto, gli Stati membri usufruiranno di una totale flessibilità nella scelta del

tipo di misure da implementare, pur dovendo rispettare l'obiettivo di riduzione dei costi del 10 %. Al fine di garantire decisioni informate e il conseguimento degli obiettivi, l'opzione prescelta prevede l'obbligo per ciascuno Stato membro di valutare le misure esistenti e potenziali e di consolidare tutte le misure in un unico quadro strategico nazionale. Si tratta di una misura analoga, ma meno impegnativa, rispetto all'obbligo di analisi delle strategie intermodali previsto dall'opzione strategica C. Si stima che tale opzione abbia un impatto ridotto sui costi (costi aggiuntivi una tantum fino a 1,1 milioni di EUR più costi ricorrenti pari a 1,6 milioni di EUR ogni cinque anni). Queste modifiche non variano in modo significativo la classifica delle opzioni e la selezione dell'opzione strategica prescelta.

- **Diritti fondamentali**

La proposta è conforme alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente proposta comporta costi netti per il bilancio dell'Unione pari a 2 milioni di EUR nel periodo 2025-2050. L'incidenza sul bilancio della proposta è descritta più dettagliatamente nella scheda finanziaria legislativa allegata alla presente proposta.

L'incidenza sul bilancio al di là del quadro finanziario pluriennale (QFP) attuale è descritta sotto forma di una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Gli Stati membri sono tenuti a adottare e pubblicare i loro quadri strategici nazionali, che raccolgono le misure esistenti e nuove che incidono sul trasporto intermodale, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore della presente modifica e a valutare successivamente l'impatto dei loro quadri strategici nazionali con cadenza quinquennale. Gli Stati membri devono notificare alla Commissione i loro quadri strategici nazionali e i risultati delle loro valutazioni.

La Commissione seguirà l'attuazione, i risultati e gli impatti della presente proposta attraverso gli obblighi di comunicazione stabiliti dalla stessa. Un anno prima dell'applicazione della direttiva, la Commissione stabilirà la situazione di base del mercato e poi, cinque anni dopo l'applicazione della direttiva e successivamente ogni cinque anni, redigerà una relazione sullo sviluppo economico del trasporto intermodale nell'UE. Nella raccolta delle informazioni necessarie sarà assistita dagli Stati membri e dai dati aggregati delle piattaforme eFTI. Le relazioni riguarderanno in particolare il volume del traffico del trasporto intermodale nell'UE, i principali corridoi di trasporto intermodale, i principali ostacoli a una maggiore diffusione del trasporto intermodale, la competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto esclusivamente su strada (compresa un'analisi del sostegno fornito dagli Stati membri nei loro quadri strategici nazionali) e gli sviluppi della capacità dei terminali.

Al più tardi dopo 10 anni la Commissione valuterà l'opportunità di mantenere il regime di sostegno previsto dalla presente direttiva.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Il titolo della direttiva è stato modificato per rispecchiare l'estensione dell'ambito di applicazione, eliminando la dicitura "tra Stati membri" e sostituendo "trasporti combinati" con "trasporto intermodale".

L'articolo 1 della direttiva di modifica apporta le modifiche seguenti alla direttiva 92/106/CEE:

- *l'articolo 1 dell'attuale direttiva definiva l'ambito di applicazione della direttiva sui trasporti combinati stabilendo le condizioni da soddisfare per poter beneficiare del quadro di sostegno per il "trasporto combinato". Nella direttiva riveduta, al fine di garantire la chiarezza, sono inseriti due articoli che descrivono l'ambito di applicazione (articolo 1 bis) e forniscono le definizioni (articolo 1 ter), seguiti da un nuovo articolo 1 quater che stabilisce le nuove condizioni ai fini della qualifica delle operazioni come "trasporto combinato";*
- *l'articolo 2 è sostituito da una formulazione aggiornata per eliminare la data obiettivo ridondante del 1993;*
- *l'articolo 3 è sostituito da condizioni aggiornate per la prova di conformità;*
- *è inserito l'articolo 3 bis, che stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di adottare, pubblicare, attuare e valutare i quadri strategici nazionali a sostegno del trasporto intermodale;*
- *l'articolo 5 è sostituito da una formulazione aggiornata in merito alle relazioni della Commissione;*
- *l'articolo 6, paragrafo 1, è sostituito da una formulazione aggiornata per garantire il rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato;*
- *l'articolo 7 è soppresso;*
- *l'articolo 9 è sostituito da una nuova formulazione per aggiornare riferimenti obsoleti e semplificare il linguaggio;*
- *è inserito l'articolo 9 bis, che stabilisce l'obbligo di esentare le tratte stradali del trasporto combinato dai divieti di circolazione nazionali nei fine settimana e nei giorni festivi;*
- *è inserito l'articolo 9 ter, che stabilisce gli obblighi di trasparenza per i terminali merci intermodali;*
- *è inserito l'articolo 9 quater, che stabilisce le condizioni per il conferimento di poteri delegati alla Commissione ai sensi della presente direttiva;*
- *è inserito l'articolo 9 quinquies, che stabilisce la procedura di comitato per l'esercizio da parte della Commissione del potere di adottare atti di esecuzione;*
- *l'articolo 10 è soppresso;*
- *è inserito un allegato che fornisce un elenco indicativo delle misure di sostegno di cui all'articolo 3 bis.*

L'articolo 2 della direttiva di modifica apporta modifiche al regolamento (UE) 2020/1056 al fine di introdurre l'obbligo per le piattaforme eFTI di fornire una funzionalità per il calcolo dei risparmi sui costi esterni e la generazione di dati aggregati sui volumi annuali del trasporto combinato.

L'articolo 3 della direttiva di modifica stabilisce l'obbligo di recepimento e di attuazione differita.

L'articolo 4 della direttiva di modifica stabilisce la data di entrata in vigore e di applicazione della presente direttiva.

L'articolo 5 della direttiva di modifica stabilisce i destinatari.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio³ mira a ridurre le emissioni di gas a effetto serra dell'Unione in tutti i settori dell'economia di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e a conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Per i trasporti tale obiettivo significa ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 90 % entro il 2050. Inoltre, al fine di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili, l'Unione deve altresì migliorare la propria efficienza energetica, come evidenziato nel pacchetto REPowerEU⁴, e passare a trasporti più puliti in modo da ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, come previsto dal piano d'azione per l'inquinamento zero⁵.
- (2) Il trasporto intermodale combina le migliori prestazioni ambientali e l'efficienza energetica del trasporto ferroviario e per vie navigabili con l'accessibilità e la

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

³ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano REPowerEU (COM(2022) 230 final).

⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Un percorso verso un pianeta più sano per tutti Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" (COM(2021) 400 final).

flessibilità del trasporto su strada ed è quindi fondamentale per consentire una maggiore diffusione del trasporto merci su rotaia e per vie navigabili. Il trasporto intermodale consente inoltre una ripartizione più efficiente dei volumi tra i modi di trasporto e affronta efficacemente i costi esterni del trasporto su strada che sono difficili da internalizzare completamente, in particolare la congestione e gli incidenti. Tuttavia, attualmente, i prezzi dei trasporti non rispecchiano ancora appieno gli impatti negativi causati dai diversi modi di trasporto e ciò ostacola la riduzione effettiva degli impatti delle esternalità attraverso la diffusione di opzioni di trasporto merci più sostenibili.

- (3) La direttiva 92/106/CEE del Consiglio⁶ ha istituito un quadro di riferimento per incoraggiare lo sviluppo del trasporto intermodale e, in particolare, delle operazioni di trasporto combinato. Tale direttiva sostiene le operazioni di trasporto intermodale che competono con il trasporto unimodale su strada ed è il principale atto legislativo dell'Unione volto a incentivare il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto a basse emissioni come le vie navigabili interne, il trasporto marittimo a corto raggio e la ferrovia. Sebbene la direttiva 92/106/CEE abbia contribuito allo sviluppo della politica dell'Unione in materia di trasferimento modale, il suo ambito di applicazione limitato, il sostegno insufficiente e le carenze nell'attuazione ne hanno ridotto l'efficacia. È quindi necessario fare in modo che le operazioni di trasporto intermodale nell'Unione, che riducono i costi esterni essendo più rispettose dell'ambiente, più sicure, più efficienti dal punto di vista energetico e meno congestionanti del trasporto su strada, diventino interessanti per gli speditori.
- (4) Solo le operazioni di trasporto intermodale per cui esiste un'alternativa di trasporto unimodale su strada commercialmente redditizia consentono di risparmiare sui costi esterni. Le operazioni intermodali che collegano le isole e il continente non presentano un'alternativa su strada, ma risparmi sui costi esterni possono essere conseguiti seguendo rotte diverse che utilizzano tratte di trasporto marittimo a corto raggio più lunghe o tratte di trasporto marittimo a corto raggio diverse che consentono una combinazione con il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne.
- (5) Circa un quinto delle operazioni di trasporto intermodale avviene esclusivamente all'interno di un singolo Stato membro. L'effetto negativo delle operazioni nazionali di trasporto su strada, in particolare le emissioni di gas a effetto serra e la congestione, si fa tuttavia sentire anche al di là delle frontiere nazionali degli Stati membri. Di conseguenza, al fine di garantire che tutte le operazioni che contribuiscono alla riduzione dei costi esterni siano trattate nello stesso modo, è necessario incentivare a livello di Unione le operazioni di trasporto intermodale tanto internazionali quanto nazionali, comprese le diverse combinazioni modali.
- (6) Per sviluppare il trasporto intermodale, è essenziale la disponibilità di terminali di trasbordo. Tuttavia le misure di sostegno volte ad aumentare la capacità dei terminali non dovrebbero essere contemplate dalla presente direttiva, in quanto sono incluse in *[aggiungere un riferimento al regolamento TEN-T riveduto, attualmente in fase di negoziazione da parte dei legislatori]*.
- (7) L'ammissibilità a beneficiare dei vantaggi offerti dalla direttiva 92/106/CEE si basa sui limiti di distanza delle diverse parti dell'operazione. Questo approccio di definizione delle "operazioni di trasporto combinato" non sostiene in maniera

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

sufficiente l'obiettivo di ridurre i costi esterni, in quanto non è sufficientemente mirato. Inoltre detto approccio non rispecchia in modo oggettivo le condizioni e le circostanze nelle diverse regioni e non tiene conto delle caratteristiche delle prestazioni ambientali dell'operazione effettiva, tra cui, ad esempio, il tipo di veicolo e di combustibile utilizzati. Di conseguenza il sostegno fornito dovrebbe essere applicato soltanto alle operazioni di trasporto intermodale che garantiscono un livello sufficiente di risparmi sui costi esterni e consentono un uso ottimizzato della rete di trasporto. Al fine di contemplare tali operazioni, è opportuno fissare una soglia di risparmio in relazione ai costi esterni, tra cui le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento atmosferico, gli infortuni e i decessi, il rumore e la congestione, di un'operazione di trasporto intermodale rispetto all'operazione alternativa di trasporto unimodale su strada commercialmente redditizia. Tale soglia dovrebbe consentire a tutte le combinazioni modali di trarre vantaggio, garantendo al contempo che la ferrovia, le vie navigabili interne e le tratte di trasporto marittimo a corto raggio costituiscano una parte importante di un'operazione intermodale. Inoltre i costi esterni di tutte le parti integranti dell'operazione di trasporto intermodale devono essere presi in considerazione nel calcolo dei risparmi sui costi esterni per consentire un confronto equo con altre opzioni di trasporto.

- (8) Nel caso di operazioni che iniziano e/o terminano al di fuori dell'Unione oppure che iniziano e terminano nell'Unione, ma attraversano un paese terzo, la parte di tale operazione di trasporto intermodale che si svolge nell'Unione dovrebbe rientrare nell'ambito di applicazione della presente direttiva, se tale parte dell'operazione soddisfa le condizioni stabilite nella presente direttiva, dato che comporta un trasferimento modale all'interno dell'Unione.
- (9) Le operazioni di trasporto intermodale possono essere molto diverse tra loro per quanto concerne la combinazione di modi e il numero di parti operative, compreso il numero di tratte di trasporto. Le operazioni di trasporto combinato sostenute nel quadro della presente direttiva possono comprendere una o due tratte stradali e una o più tratte non stradali. Dato che nessuna delle diverse tratte di trasporto di un'operazione di trasporto combinato avrebbe luogo senza le altre tratte, e in linea con la giurisprudenza della Corte, un'operazione dallo speditore al destinatario finale costituisce un'unica operazione di trasporto inscindibile⁷. Pertanto la presenza di ostacoli a una qualsiasi parte dell'operazione intermodale comprometterebbe la redditività dell'operazione intermodale complessiva e comporterebbe quindi un maggiore utilizzo del trasporto unimodale su strada.
- (10) Per poter seguire le unità di carico intermodali attraverso la catena intermodale con l'obiettivo di stabilire le operazioni di trasporto intermodale che possono beneficiare del quadro di sostegno previsto dalla presente direttiva, è essenziale che le unità di carico intermodali utilizzate in tutte queste operazioni impieghino mezzi di identificazione e marcatura esistenti e ampiamente utilizzati. L'identificazione standardizzata dovrebbe altresì accelerare la gestione delle unità di carico intermodali presso i terminali e facilitare il flusso delle operazioni di trasporto intermodale.
- (11) Nel trasporto di container, può essere necessario prelevare o riportare indietro un container vuoto presso un deposito di container prima o dopo il suo utilizzo per un'operazione di trasporto intermodale. Se tali spostamenti da o verso i depositi sono

⁷ Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 7 maggio 1991, *Commissione/Italia*, C-45/89, ECLI:EU:C:1991:185 (Racc. 1991 pag. I-2053).

effettuati con container vuoti dedicati e sono coperti dal contratto di trasporto dell'operazione di trasporto intermodale o da una parte di esso, anch'essi dovrebbero essere considerati parte integrante di un'operazione di trasporto intermodale.

- (12) Al fine di garantire che soltanto le operazioni di trasporto intermodale ammissibili beneficino del quadro di sostegno istituito dalla presente direttiva, è importante poter verificare la conformità di ogni operazione alle condizioni di cui al quadro di sostegno. I moderni strumenti digitali possono eseguire il calcolo dei risparmi sui costi esterni e fornire assistenza nella verifica della conformità. Le piattaforme per i dati digitali sui trasporti istituite a norma del regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸ ("piattaforme eFTI") forniscono uno strumento adeguato in quanto sono concepite per comprendere le informazioni regolamentari necessarie, compreso il calcolo dei risparmi sui costi esterni. Di conseguenza l'uso di una piattaforma eFTI dovrebbe essere obbligatorio per tutte le operazioni che intendono beneficiare del quadro di sostegno.
- (13) È necessario stabilire e aggiornare regolarmente una metodologia di calcolo comune e armonizzata con valori di riferimento dei costi esterni o fonti di tali valori di riferimento, tenendo il passo con lo sviluppo delle conoscenze e della base di dati concreti. Di conseguenza la metodologia esatta dovrebbe essere stabilita mediante un atto di esecuzione e basarsi su calcoli in linea con i valori unitari stabiliti nel manuale *Handbook on the external costs of transport*⁹, nella sua versione aggiornata.
- (14) Le informazioni sul trasporto richieste dovrebbero essere registrate nelle piattaforme eFTI prima dell'inizio di un'operazione ed essere strettamente limitate ai dati e ai calcoli necessari per la prova di conformità. Al fine di evitare oneri amministrativi, le autorità nazionali competenti non dovrebbero richiedere ulteriori informazioni ai fini dei controlli di conformità.
- (15) Per consentire alla Commissione di adempiere agli obblighi di comunicazione previsti dalla presente direttiva, è opportuno che alcuni dati sulle operazioni di trasporto combinato registrati sulle piattaforme eFTI siano messi a disposizione della Commissione annualmente, in forma aggregata.
- (16) L'uso del trasporto intermodale può essere competitivo dal punto di vista dei costi rispetto al trasporto unimodale su strada per le distanze più lunghe, poiché i costi di trasporto dei modi di trasporto non stradali sono solitamente inferiori per unità. Tuttavia sulle medie e brevi distanze il trasporto unimodale su strada è spesso scelto dagli speditori e dagli organizzatori dei trasporti in ragione delle pressioni concorrenziali, perché su tali distanze più brevi i minori costi di trasporto per unità non sono sufficienti a compensare i costi organizzativi e di trasbordo aggiuntivi derivanti dal fatto che il trasporto intermodale coinvolge diversi modi di trasporto. Per le medie distanze tale differenza in termini di competitività dei costi è in media pari al 10 %. Di conseguenza per stimolare un rapido aumento della diffusione del trasporto intermodale sulle medie distanze, gli Stati membri dovrebbero adeguare le politiche nazionali e adottare le necessarie misure normative e non normative atte a migliorare la competitività del trasporto intermodale.

⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ *Handbook on the external costs of transport*. Commissione europea. Versione 2019 – 1.1, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, ISBN 978-92-76-18184-2.

- (17) Alcuni Stati membri dispongono di politiche nazionali per promuovere il trasporto intermodale su rotaia, per vie navigabili interne o marittimo a corto raggio, con l'obiettivo di ridurre la differenza di costo tra il trasporto su strada e le opzioni di trasporto alternative. Tuttavia tali politiche modali non sono sempre allineate tra i vari modi o tra Stati membri limitrofi. Inoltre alcuni Stati membri non dispongono di misure di sostegno in vigore. La frammentazione causata da un approccio non coordinato riduce l'efficacia del sostegno esistente e determina una disparità di condizioni tra i modi e gli Stati membri. Pertanto tutti gli Stati membri dovrebbero stabilire e attuare quadri strategici nazionali per sostenere la diffusione del trasporto intermodale, considerando il potenziale di ciascuna combinazione modale e le interazioni di tutti i modi di trasporto in maniera completa; gli Stati membri dovrebbero rivalutare regolarmente l'efficacia e la pertinenza delle misure nazionali.
- (18) I quadri strategici nazionali dovrebbero includere: le misure nazionali normative e non normative utilizzate da uno Stato membro, sia esistenti sia pianificate, che incidono sulla competitività del trasporto intermodale, quali esenzioni normative o trattamenti preferenziali; oneri, tasse, diritti e prelievi, compresi gli oneri per le infrastrutture, i costi esterni e connessi alla congestione, nonché quelli che si applicano al trasporto merci unimodale su strada; e regimi di sostegno al trasporto merci che si applicano a singoli modi o al trasporto intermodale, compresi quelli che si applicano al trasporto unimodale di merci su strada o a parti specifiche dello stesso. Le misure di sostegno dovrebbero applicarsi in egual misura a tutte le operazioni che soddisfano le condizioni per essere considerate operazioni di trasporto combinato. Laddove necessario, gli Stati membri dovrebbero cooperare con altri Stati membri limitrofi, attraverso consultazioni o quadri strategici comuni. Il coordinamento di tali quadri strategici nazionali e la loro coerenza a livello di Unione dovrebbero essere sostenuti da analisi di mercato e relazioni della Commissione.
- (19) Affinché le operazioni intermodali di media distanza diventino competitive dal punto di vista dei costi rispetto alle operazioni di trasporto unimodale su strada e per motivare gli speditori a spostare le loro operazioni verso il trasporto intermodale, i quadri strategici nazionali dovrebbero contribuire a conseguire una riduzione generale cumulativa di almeno il 10 % dei costi totali da porta a porta delle operazioni di trasporto intermodale nel medio termine. Le misure per conseguire tale riduzione possono comprendere adeguamenti e accordi giuridici, economici, fiscali o amministrativi. Gli Stati membri possono utilizzare gli introiti generati ai sensi della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ a favore delle operazioni di trasporto intermodale contemplate dalla presente direttiva. Nel rispetto delle norme applicabili ai programmi specifici, il sostegno può essere finanziato anche dagli strumenti finanziari esistenti dell'Unione.
- (20) Inoltre, al fine di consentire l'utilizzo del trasporto intermodale, è importante disporre di un sostegno specifico per gli investimenti che consentono il necessario ammodernamento delle tecnologie intermodali. Tale sostegno può far fronte alle esigenze tecnologiche presso i terminali o nel contesto di qualsiasi modo di trasporto coinvolto nel trasporto intermodale.
- (21) Nei casi in cui non esistano collegamenti diversi da quelli stradali tra determinati terminali o nelle loro vicinanze, potrebbe essere necessario un sostegno "di

¹⁰ Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

avviamento" per l'apertura di nuovi collegamenti intermodali, poiché la domanda di servizi nella fase di avviamento potrebbe non essere sufficiente a garantire la redditività di tali servizi.

- (22) Gli Stati membri possono introdurre misure di aiuto di Stato per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo e della normativa europea sul clima, a condizione che tali misure siano compatibili con il mercato interno.
- (23) Le misure di sostegno introdotte nei quadri strategici nazionali potrebbero costituire aiuti di Stato. Quando uno Stato membro stabilisce misure nel proprio quadro strategico nazionale, dovrebbe valutare se tali misure costituiscono aiuti di Stato, fatta salva l'applicazione degli articoli 107 e 108 TFUE. Se una misura costituisce un aiuto di Stato, si applicheranno le norme procedurali e sostanziali in materia di aiuti di Stato. Resta inteso che la valutazione della compatibilità delle misure di aiuto di Stato rientra nelle competenze esclusive della Commissione ai sensi dell'articolo 108 TFUE.
- (24) Al fine di garantire che le informazioni pratiche sulle misure di sostegno disponibili attuate dagli Stati membri siano facilmente accessibili pubblicamente e gratuitamente a tutti gli operatori dell'Unione, esse dovrebbero essere rese accessibili su un'apposita pagina web in una posizione centrale che consenta alle imprese che organizzano operazioni internazionali di trovarle facilmente.
- (25) È importante disporre di una panoramica degli sviluppi del mercato e dell'impatto delle misure di sostegno sulla diffusione del trasporto intermodale. Tale panoramica del mercato dovrebbe garantire la comparabilità in tutta l'Unione. La Commissione dovrebbe pertanto continuare a elaborare relazioni in merito agli sviluppi del mercato con l'assistenza degli Stati membri. Una relazione dovrebbe stabilire innanzitutto lo scenario di base per la competitività in termini di costi del trasporto intermodale rispetto al trasporto su strada, e successivamente dovrebbe essere preparata una relazione ogni cinque anni per dare tempo sufficiente a qualsiasi misura di sostegno di produrre effetti.
- (26) Disposizioni normative ad hoc a livello di Unione che affrontino situazioni specifiche del trasporto intermodale possono sostenere la diffusione e l'efficienza del trasporto intermodale. Al fine di garantire un uso efficiente dei terminali e della capacità non stradale, è importante che il funzionamento dei terminali e del trasporto non stradale non sia ostacolato da limitazioni temporali alla circolazione sulle tratte stradali.
- (27) Al fine di garantire che le informazioni sui servizi e sulle strutture disponibili presso qualsiasi terminale di trasbordo intermodale siano facilmente accessibili a tutti gli operatori e agli organizzatori dei trasporti nell'Unione, tali informazioni dovrebbero essere pubblicate gratuitamente dagli operatori di terminali sulla loro pagina web. Al fine di fornire un quadro per l'identificazione di un livello di servizio dei terminali di trasbordo intermodali nell'Unione, è opportuno stabilire un elenco dettagliato di tali informazioni in un atto di esecuzione.
- (28) La comparabilità dei livelli di servizio presso i diversi terminali dell'Unione dovrebbe essere assicurata stabilendo una categorizzazione per i terminali di trasbordo intermodali. Tale categorizzazione dovrebbe evitare complessità e oneri eccessivi e dovrebbe pertanto basarsi su informazioni già pubblicate.
- (29) Un sostegno specifico per il trasporto intermodale è necessario soltanto finché il prezzo di mercato non rappresenterà adeguatamente il costo totale delle varie

operazioni di trasporto per la società. Pertanto dopo 10 anni dovrebbe essere effettuato un riesame per valutare se tale sostegno sia ancora pertinente e, in caso affermativo, in che modo potrebbe essere necessario adattarlo.

- (30) Per consentire l'attuazione della presente direttiva, le piattaforme eFTI dovrebbero fornire funzionalità per calcolare i risparmi sui costi esterni e generare dati aggregati.
- (31) Al fine di tenere conto della natura tecnica di talune prescrizioni, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'integrazione della presente direttiva con l'elenco degli ulteriori dati necessari per il calcolo dei risparmi sui costi esterni di un'operazione di trasporto intermodale, necessari per dimostrare la conformità alla presente direttiva, e alle norme per la messa a disposizione dei dati aggregati annuali sulle operazioni di trasporto combinato a fini di analisi di mercato. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹¹. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (32) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva e, in particolare, delle norme dettagliate per il calcolo dei costi esterni, l'elenco delle rotte predefinite delle operazioni intermodali alternative per i collegamenti tra le isole e il continente e le informazioni da fornire per i servizi disponibili presso i terminali e in merito alla categorizzazione dei terminali. È altresì opportuno che tali competenze siano *esercitate* conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹².
- (33) L'obiettivo della presente direttiva è promuovere ulteriormente il trasferimento del trasporto merci dalla strada a modi di trasporto più ecologici, al fine di ridurre i costi esterni del sistema dei trasporti dell'Unione. Poiché il trasporto intermodale ha principalmente natura internazionale e le infrastrutture sono interconnesse, tale obiettivo non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma può essere conseguito meglio a livello di Unione. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (34) Per consentire la continuazione delle operazioni di trasporto transfrontaliero senza soluzione di continuità nell'Unione, l'applicazione delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali necessarie per recepire la presente direttiva dovrebbe essere rinviata fino a che non siano disponibili piattaforme eFTI. Tale applicazione differita dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi al termine di recepimento nel diritto interno.

¹¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

¹² Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi¹³, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (36) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 92/106/CEE e il regolamento (UE) 2020/1056,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 92/106/CEE

La direttiva 92/106/CEE è così modificata:

- (1) il titolo è sostituito dal seguente:
- "Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, che istituisce un quadro di sostegno per il trasporto intermodale di merci";
- (2) l'articolo 1 è soppresso;
- (3) sono inseriti i seguenti articoli 1 bis, 1 ter e 1 quater:

"Articolo 1 bis

La presente direttiva istituisce un quadro di sostegno per le operazioni di trasporto intermodale effettuate in tutto o in parte nel territorio dell'Unione. Essa stabilisce inoltre norme sugli obblighi di trasparenza per i terminali di trasbordo intermodali.

Articolo 1 ter

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:

- (1) "operazione di trasporto intermodale": il trasporto di una singola unità di carico intermodale tra il suo punto di carico e il suo punto di scarico su due o più tratte di trasporto, nel contesto del quale almeno una tratta si svolge per ferrovia, per vie navigabili interne o per trasporto marittimo a corto raggio e la tratta iniziale o finale, o entrambe, si svolgono su strada, senza movimentazione delle merci durante il trasbordo tra le diverse tratte di trasporto, indipendentemente dal fatto che tale operazione sia coperta o meno da un unico contratto di trasporto multimodale o da contratti di trasporto consecutivi specifici per ciascun modo;
- (2) "operazione di trasporto combinato": un'operazione di trasporto intermodale che soddisfa le condizioni di cui all'articolo 1 quater, paragrafo 2, all'interno del territorio dell'Unione;

¹³ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

- (3) "unità di carico intermodale": un container, una cassa mobile o un semirimorchio o un veicolo stradale o un veicolo combinato utilizzati nel trasporto intermodale;
- (4) "punto di carico": il luogo presso il quale le merci sono caricate in un'unità di carico intermodale;
- (5) "punto di scarico": il luogo presso il quale le merci sono scaricate da un'unità di carico intermodale;
- (6) "costi esterni", i costi generati dagli utenti dei trasporti e non sostenuti da questi ultimi ma dalla società nel suo complesso, in particolare legati alle emissioni di gas a effetto serra, all'inquinamento atmosferico, agli infortuni e ai decessi, al rumore e alla congestione;
- (7) "operazione alternativa di trasporto unimodale su strada": un'operazione di trasporto unimodale dell'unità di carico intermodale virtualmente pianificata e commercialmente redditizia, nel contesto della quale tutto il trasporto avviene su strada tra lo stesso punto di partenza e lo stesso punto di arrivo dell'effettiva operazione di trasporto combinato;
- (8) "operazione intermodale marittima alternativa": un'operazione di trasporto intermodale virtualmente pianificata e commercialmente redditizia che utilizza una delle tratte marittime dell'elenco stabilito in conformità all'articolo 1 quater, paragrafo 7, per trasportare l'unità di carico intermodale tra lo stesso punto di partenza e lo stesso punto di arrivo dell'operazione di trasporto combinato in questione;
- (9) "terminale di trasbordo intermodale": un terminale merci intermodale dotato di una struttura attrezzata per il trasbordo di unità di carico intermodali tra almeno due modi di trasporto o tra due diversi veicoli o navi, come i terminali presso i porti interni o marittimi, lungo le vie navigabili interne, presso gli aeroporti e i terminali ferroviari-stradali;
- (10) "punto di partenza della tratta di trasporto": il luogo presso il quale l'unità di carico intermodale inizia l'operazione di trasporto combinato sul modo di trasporto in questione;
- (11) "punto di arrivo della tratta di trasporto": il luogo presso il quale l'unità di carico intermodale termina l'operazione di trasporto combinato sul modo di trasporto in questione;
- (12) "punto di partenza dell'operazione di trasporto combinato": il luogo presso il quale l'unità di carico intermodale è caricata sul veicolo o sulla nave che effettua la prima tratta di trasporto dell'operazione di trasporto combinato nell'Unione e, se l'operazione di trasporto intermodale inizia al di fuori del territorio dell'Unione, il punto di ingresso dell'unità di carico intermodale nel territorio dell'Unione;
- (13) "punto di arrivo dell'operazione di trasporto combinato": il luogo presso il quale l'unità di carico intermodale è scaricata dal veicolo o dalla nave che effettua l'ultima tratta di trasporto dell'operazione di trasporto combinato nell'Unione e, se l'operazione di trasporto intermodale termina al di fuori del territorio dell'Unione, il punto di uscita dell'unità di carico intermodale dal territorio dell'Unione;

- (14) "misure di sostegno": misure e azioni di carattere economico, normativo, amministrativo o di qualsiasi altra natura volte a promuovere la diffusione del trasporto intermodale.

Articolo 1 quater

1. Tutte le operazioni di trasporto combinato beneficiano delle misure di sostegno di cui agli articoli 2, 3 bis, 4, 6, 8, 9 e 9 bis, a seconda dei casi.
2. Un'operazione di trasporto combinato soddisfa le condizioni seguenti:
 - (a) fatta eccezione per le operazioni di cui alla lettera b), l'operazione produce almeno il 40 % di costi esterni in meno rispetto all'operazione alternativa di trasporto unimodale su strada;
 - (b) nel caso di collegamenti tra un'isola e il continente in assenza di un'alternativa stradale, l'operazione produce almeno il 40 % di costi esterni in meno rispetto all'operazione intermodale marittima alternativa;
 - (c) l'unità di carico intermodale nel trasporto non accompagnato ha un riferimento univoco in conformità al regime di identificazione e marcatura stabilito in base alle versioni aggiornate delle norme internazionali ISO 6346 o EN 13044.
3. Il trasporto su strada di un container vuoto utilizzato per una determinata operazione da o verso un deposito di container prima o dopo il punto di carico o di scarico, se tale trasporto è soggetto al medesimo contratto di trasporto, è considerato parte integrante dell'operazione di trasporto combinato. Qualsiasi altro movimento di veicoli stradali prima o dopo il punto di carico o di scarico non è considerato parte dell'operazione di trasporto combinato.
4. Il calcolo dei costi esterni di cui al paragrafo 2 tiene conto di tutte le parti dell'operazione, comprese le operazioni presso il terminale, che si svolgono nell'Unione, incluso il trasporto del container vuoto di cui al paragrafo 3.
5. Le misure di sostegno di cui agli articoli 2, 3 bis, 4, 6, 8, 9 e 9 bis si applicano in modo non discriminatorio a tutte le operazioni di trasporto combinato effettuate in tutto o in parte nel territorio dell'Unione, indipendentemente dall'origine dell'impresa che organizza l'operazione o che esegue la totalità o una parte dell'operazione.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per il calcolo dei costi esterni di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 quinquies, paragrafo 2.
7. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono l'elenco delle tratte marittime predefinite delle operazioni intermodali marittime alternative di cui al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 quinquies, paragrafo 2.";
- (4) gli articoli 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 2

Alle operazioni di trasporto intermodale non si applicano regimi di contingentamento e autorizzazione.

Articolo 3

1. Al fine di beneficiare del quadro di sostegno istituito dalla presente direttiva, l'impresa che organizza l'operazione di trasporto combinato registra e rende disponibili le informazioni sul trasporto in conformità al regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio* su una piattaforma di informazioni elettroniche sul trasporto merci ("piattaforma eFTI").
2. Le informazioni sul trasporto di cui al paragrafo 1 sono registrate prima dell'inizio dell'operazione di trasporto combinato in questione e riguardano tutte le parti di tale operazione. Tali informazioni sul trasporto comprendono le informazioni seguenti:
 - (a) il nome, l'indirizzo e i dati di contatto dell'impresa che organizza l'operazione di trasporto combinato;
 - (b) il nome, l'indirizzo e i dati di contatto dell'impresa che riceve l'unità di carico intermodale presso il punto di arrivo dell'operazione di trasporto combinato;
 - (c) il nome, l'indirizzo e i dati di contatto del terminale o dei terminali di trasbordo intermodali per tale operazione di trasporto combinato;
 - (d) il tipo di unità di carico intermodale trasportata e il suo riferimento ai sensi dell'articolo 1 quater, paragrafo 2, lettera c);
 - (e) il luogo di ritiro o di consegna del container vuoto come indicato nel contratto di trasporto di cui all'articolo 1 quater, paragrafo 3, se del caso;
 - (f) per ciascuna tratta di trasporto, l'ubicazione dei punti di partenza e di arrivo di ogni tratta di trasporto dell'operazione di trasporto combinato nell'Unione, la rispettiva data di inizio e di fine prevista e il modo di trasporto utilizzato per ciascuna tratta;
 - (g) informazioni aggiuntive sul trasporto necessarie per il calcolo dei costi esterni di un'operazione di trasporto combinato, come specificato nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 1 quater, paragrafo 6.
3. Le informazioni sul trasporto registrate ai sensi del paragrafo 2 sono utilizzate, attraverso funzionalità dedicate delle piattaforme eFTI, al fine di:
 - (a) calcolare i risparmi sui costi esterni di cui all'articolo 1 quater, paragrafo 2, lettera a);
 - (b) generare dati aggregati annuali sulle operazioni di trasporto combinato di cui all'articolo 5, paragrafo 4, lettere a), b) e c).

Il calcolo di cui al primo comma, lettera a), del presente paragrafo, è effettuato in conformità alle norme stabilite nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 1 quater, paragrafo 6.

L'aggregazione di cui al primo comma, lettera b), del presente paragrafo, è effettuata in conformità alle norme stabilite nell'atto delegato di cui al paragrafo 7.
4. La prova di conformità alle condizioni di cui all'articolo 1 quater, paragrafo 2, consiste nelle informazioni sul trasporto di cui al paragrafo 1 del presente articolo e nei risultati del calcolo dei risparmi sui costi esterni. Tale prova di conformità è resa accessibile alle autorità competenti e alle parti coinvolte nell'operazione di trasporto combinato in questione sulla stessa piattaforma eFTI in cui sono state registrate le

informazioni sul trasporto e i risultati dei calcoli. Ai fini dei controlli di conformità alla presente direttiva non sono richieste informazioni aggiuntive.

5. Entro il 28 febbraio di ogni anno, i prestatori di servizi eFTI o le imprese che possiedono o gestiscono piattaforme eFTI per le proprie attività mettono a disposizione della Commissione i dati aggregati di cui al paragrafo 3, primo comma, lettera b), del presente articolo, ai fini dell'adempimento degli obblighi di comunicazione della Commissione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, lettere a), b) e c).
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 quater per integrare la presente direttiva stabilendo ulteriori dettagli per le informazioni sul trasporto di cui al paragrafo 2, lettere da a) a f), del presente articolo, e l'elenco delle informazioni aggiuntive sul trasporto necessarie di cui al paragrafo 2, lettera g), del presente articolo.
7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 quater per integrare la presente direttiva stabilendo un elenco dei dati aggregati annuali di cui al paragrafo 3, primo comma, lettera b), del presente articolo, le norme dettagliate per la generazione di tali dati aggregati e le condizioni per mettere tali dati a disposizione della Commissione.
8. In caso di controlli su strada, una discrepanza tra l'operazione di trasporto combinato e le informazioni fornite, in particolare per quanto concerne le informazioni di cui al paragrafo 2, lettere c) e f), è consentita se è debitamente giustificata e causata da circostanze eccezionali e impreviste al di fuori del controllo del vettore. Per fornire la prova richiesta, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore del trasporto, lo speditore o un'altra impresa che organizza l'operazione di trasporto combinato in questione, o qualsiasi altra persona o entità in grado di fornire ulteriori giustificazioni in merito a tale discrepanza.

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).";

- (5) è inserito il seguente articolo 3 bis:

"Articolo 3 bis

1. Entro il [OP: inserire la data = 24 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva], ciascuno Stato membro adotta un quadro strategico nazionale per facilitare la diffusione del trasporto intermodale e, in particolare, delle operazioni di trasporto combinato. Un tale quadro contiene almeno gli elementi seguenti:
 - (a) una panoramica delle misure normative e non normative esistenti che incidono sulla competitività delle operazioni di trasporto dei diversi modi, comprese quelle che rientrano nell'ambito di applicazione degli articoli 4, 6 e 9 bis, nonché una valutazione del loro impatto sulle operazioni di trasporto intermodale;
 - (b) un elenco delle misure necessarie per ridurre il divario in termini di competitività delle operazioni di trasporto intermodale rispetto alle operazioni di trasporto unimodale su strada, stabilito sulla base della

panoramica e della valutazione di cui alla lettera a); un elenco indicativo di misure adeguate è riportato nell'allegato.

2. Le misure di cui al paragrafo 1 del presente articolo mirano a conseguire gli obiettivi seguenti rispetto alla valutazione di base contenuta nella relazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1:
 - (a) una riduzione complessiva pari ad almeno il 10 % dei costi totali delle operazioni di trasporto combinato nel rispettivo territorio sostenuti dalle imprese che organizzano operazioni di trasporto combinato entro il *[OP: inserire la data = 90 mesi, ossia sette anni e sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva]*;
 - (b) un maggiore ammodernamento o una maggiore diffusione di tecnologie che migliorano l'efficienza delle operazioni di trasporto intermodale; e
 - (c) se del caso, la creazione di nuovi collegamenti ferroviari, per vie navigabili interne o di trasporto marittimo a corto raggio tra terminali di trasbordo intermodali precedentemente non collegati.
3. L'introduzione delle misure di cui al paragrafo 1 del presente articolo in un quadro strategico nazionale non costituisce un'indicazione della loro compatibilità o no con il diritto dell'Unione. Qualora le misure di cui al paragrafo 1 del presente articolo costituiscano aiuti di Stato, esse sono conformi alle norme procedurali e sostanziali applicabili in materia di aiuti di Stato, comprese quelle relative alla notifica, alla pubblicazione e alla trasmissione di informazioni alla Commissione.
4. Gli Stati membri pubblicano i loro quadri strategici nazionali su internet e li notificano alla Commissione senza ritardo e al più tardi un mese dopo la loro adozione, unitamente a un link a tale pubblicazione e a tutte le valutazioni o gli studi sottostanti effettuati, compresi sul contributo di tali misure al conseguimento degli obiettivi di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Per quanto concerne le misure che costituiscono aiuti di Stato e che non rientrano in un regolamento di esenzione per categoria, l'obbligo di pubblicazione e di notifica previsto dai quadri strategici nazionali si aggiunge all'obbligo di notifica preventiva e all'obbligo di sospensione ai sensi delle norme in materia di aiuti di Stato di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.
5. Gli Stati membri attuano le misure di cui al paragrafo 1. Essi pubblicano le informazioni pratiche, quali le condizioni, la procedura di applicazione e qualsiasi altra informazione rilevante per i potenziali beneficiari di tali misure, dopo l'adozione, ma prima dell'applicazione di tali misure, in modo facilmente accessibile e gratuito su internet. Allo stesso tempo, essi forniscono alla Commissione un link a tali informazioni.
6. Se necessario, gli Stati membri cooperano al fine di massimizzare l'effetto delle misure di cui al paragrafo 1 sulle operazioni di trasporto intermodale transfrontaliero.
7. Gli Stati membri valutano, almeno ogni cinque anni, la diffusione e l'impatto delle misure contenute nei quadri strategici nazionali di cui al paragrafo 1, compresa la loro efficacia e pertinenza in termini di riduzione dei costi esterni e di conseguimento degli obiettivi di cui al paragrafo 2. Sulla base di tale valutazione, essi adattano i loro quadri strategici nazionali secondo quanto necessario per conseguire tali obiettivi. Gli Stati membri comunicano senza

ritardo alla Commissione i risultati delle loro valutazioni e i quadri strategici aggiornati, al fine di fornirle assistenza nella preparazione delle relazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e pubblicano tali quadri strategici nazionali aggiornati su internet.

8. La Commissione pubblica senza ritardo i link alle informazioni nazionali fornite dagli Stati membri di cui ai paragrafi 4, 5 e 7 sulla propria pagina web dedicata alle misure di sostegno ai sensi della presente direttiva.";

(6) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

1. Entro il *[OP: inserire la data = 18 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva]*, la Commissione prepara una relazione destinata al Parlamento europeo e al Consiglio che valuta la competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto unimodale su strada negli Stati membri, comprensiva dell'analisi dei costi totali da porta a porta delle principali categorie di operazioni di trasporto intermodale, comprese le operazioni di trasporto combinato.
2. Entro il *[OP: inserire la data = 90 mesi, ossia sette anni e sei mesi, dall'adozione della presente direttiva]* e successivamente ogni cinque anni, la Commissione elabora una relazione destinata al Parlamento europeo e al Consiglio sullo sviluppo economico del trasporto intermodale, comprese le operazioni di trasporto combinato, nell'Unione.
3. Nell'elaborazione delle relazioni di cui ai paragrafi 1 e 2, la Commissione è assistita dagli Stati membri per quanto riguarda la raccolta delle informazioni a tal fine necessarie.
4. Le relazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 presentano e analizzano gli sviluppi relativi alle operazioni di trasporto intermodale, comprese le operazioni di trasporto combinato. In particolare esse trattano gli aspetti seguenti:
 - (a) il volume delle operazioni intermodali nell'Unione per combinazione modale, per segmento di mercato, per tecnologia di trasbordo e per tipo di unità di carico intermodali utilizzate, nonché per copertura geografica (nazionale e intra-Unione);
 - (b) i principali corridoi di trasporto nei quali è utilizzato il trasporto intermodale e le principali aree dell'Unione nelle quali non è utilizzato, unitamente alle ragioni di entrambe tali situazioni;
 - (c) il numero, la densità di ubicazione e il tipo di terminali di trasbordo che forniscono servizi per operazioni di trasporto combinato;
 - (d) i principali ostacoli individuati dagli utenti all'aumento della diffusione delle operazioni di trasporto intermodale;
 - (e) l'evoluzione della capacità disponibile dei terminali di trasbordo intermodali e le aree in cui sono necessari ulteriori sviluppi;
 - (f) la disponibilità, la facilità di accesso e la completezza delle informazioni sui terminali di trasbordo intermodali;

- (g) un'analisi dell'efficacia e dell'efficienza del sostegno fornito dagli Stati membri nel contesto dei rispettivi quadri strategici nazionali di cui all'articolo 3 bis, paragrafi 1 e 2;
 - (h) la competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto unimodale su strada;
 - (i) i benefici ambientali del trasporto intermodale, in particolare alla luce dell'evoluzione delle prestazioni ambientali, di efficienza energetica e di emissioni di gas a effetto serra dei diversi modi di trasporto.
5. Le relazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 propongono, ove necessario, soluzioni per l'ulteriore miglioramento della disponibilità di informazioni e misure volte a migliorare la situazione nel settore del trasporto intermodale.
6. Sulla base delle relazioni di cui ai paragrafi 1 e 2, la Commissione valuta, almeno ogni 10 anni, l'efficacia e la pertinenza delle disposizioni della presente direttiva nel facilitare le operazioni di trasporto combinato.";
- (7) all'articolo 6, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:
- "1. Gli Stati membri possono prendere le misure necessarie, conformemente al diritto dell'Unione, affinché le tasse elencate al paragrafo 3, applicabili ai veicoli stradali (autocarri, veicoli trattori, rimorchi o semirimorchi), sempreché utilizzati in trasporto combinato, siano ridotte o rimborsate, forfettariamente o in proporzione ai percorsi che i veicoli effettuano per ferrovia nello Stato membro interessato. Tali riduzioni o rimborsi sono concessi dallo Stato membro in cui i veicoli sono immatricolati. Qualora tali misure costituiscano aiuti di Stato, esse sono conformi alle pertinenti norme procedurali e sostanziali in materia di aiuti di Stato.
2. I veicoli utilizzati esclusivamente per le tratte stradali iniziali o finali del trasporto combinato, o per entrambe, possono essere esentati, quando sono tassati isolatamente, dalle tasse indicate al paragrafo 3, conformemente al diritto dell'Unione. In particolare, qualora tali misure costituiscano aiuti di Stato, esse sono conformi alle pertinenti norme procedurali e sostanziali in materia di aiuti di Stato.";
- (8) l'articolo 7 è soppresso;
- (9) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Se un semirimorchio o un rimorchio utilizzato in un'operazione di trasporto combinato è di proprietà dell'impresa mittente o destinataria ed è trasportato su una tratta stradale utilizzando un veicolo trattore di proprietà dell'altra impresa interessata o che quest'ultima ha acquistato a rate o noleggiato ai sensi della direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*, si considera che tale tratta stradale soddisfi le condizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento (UE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio**.

* Direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (GU L 33 del 4.2.2006, pag. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato

internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).";

- (10) sono inseriti i seguenti articoli 9 bis, 9 ter, 9 quater e 9 quinquies:

"Articolo 9 bis

I veicoli che effettuano tratte stradali di operazioni di trasporto combinato sono esentati dai divieti di circolazione nei fine settimana, di notte e nei giorni festivi che si applicano soltanto ai veicoli commerciali pesanti. Tale esenzione non si applica in caso di divieti generali di circolazione applicabili a tutti i veicoli utilizzati a fini privati.

Articolo 9 ter

1. Tutti gli operatori di terminali di trasbordo intermodali rendono disponibili sulla loro pagina web, pubblicamente e gratuitamente, informazioni sui servizi e sulle strutture disponibili presso un terminale.
2. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, un elenco dettagliato delle informazioni di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 quinquies, paragrafo 2.
3. Al fine di fornire un quadro per l'identificazione di un livello di servizio dei terminali di trasbordo intermodali nell'Unione, la Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono i criteri per le categorie di terminali di trasbordo intermodali. Tali criteri sono stabiliti definendo i livelli di servizio per i servizi e le strutture disponibili dall'elenco stabilito in conformità al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9 quinquies, paragrafo 2.
4. Qualora sia istituito un quadro per i livelli di servizio dei terminali di trasbordo intermodali nell'Unione, gli operatori dei terminali di trasbordo intermodali pubblicano i livelli di servizio applicabili ai sensi del paragrafo 1.

Articolo 9 quater

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3, paragrafi 6 e 7, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP: inserire la data = data di entrata in vigore della presente direttiva].
3. La delega di potere di cui all'articolo 3, paragrafi 6 e 7, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. Gli atti delegati adottati ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 6 e 7, entrano in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 9 quinquies

4. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011*.
5. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

* Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).";

- (11) il testo che figura nell'allegato della presente direttiva è aggiunto come allegato.

Articolo 2

Modifiche del regolamento (UE) 2020/1056

Il regolamento (UE) 2020/1056 è così modificato:

all'articolo 9, paragrafo 1, è inserita la seguente lettera l):

"l) il calcolo dei risparmi sui costi esterni, di cui all'articolo 3, paragrafo 3, primo comma, lettera a), della direttiva 92/106/CEE, sia effettuato secondo la metodologia stabilita nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 1 quater, paragrafo 6, di tale direttiva;

m) la generazione di dati aggregati, di cui all'articolo 3, paragrafo 3, primo comma, lettera b), della direttiva 92/106/CEE, sia effettuata in conformità alle norme stabilite nell'atto delegato di cui all'articolo 3, paragrafo 7, di tale direttiva."

Articolo 3

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il *[OP: inserire la data = 24 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]* le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente

direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal *[OP: inserire la data = 30 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]*.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 5

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

Indice

1.	CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA	3
1.1.	Titolo della proposta/iniziativa	3
1.2.	Settore/settori interessati	3
1.3.	La proposta/iniziativa riguarda:	3
1.4.	Obiettivi	3
1.4.1.	<i>Obiettivi generali</i>	3
1.4.2.	<i>Obiettivi specifici</i>	3
1.4.3.	<i>Risultati e incidenza previsti</i>	3
1.4.4.	<i>Indicatori di prestazione</i>	4
1.5.	Motivazione della proposta/iniziativa	4
1.5.1.	<i>Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa</i>	4
1.5.2.	<i>Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.</i>	5
1.5.3.	<i>Insegnamenti tratti da esperienze analoghe</i>	5
1.5.4.	<i>Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti</i>	6
1.5.5.	<i>Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione</i>	7
1.6.	Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa	7
1.7.	Metodi di esecuzione del bilancio previsti	7
2.	MISURE DI GESTIONE	9
2.1.	Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni	9
2.2.	Sistema di gestione e di controllo	9
2.2.1.	<i>Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti</i>	9
2.2.2.	<i>Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli</i>	9
2.2.3.	<i>Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)</i>	9

2.3.	Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità.....	10
3.	INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA	11
3.1.	Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate	11
3.2.	Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti	12
3.2.1.	<i>Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi.....</i>	12
3.2.2.	<i>Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi</i>	15
3.2.3.	<i>Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi.....</i>	16
3.2.4.	<i>Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale</i>	18
3.2.5.	<i>Partecipazione di terzi al finanziamento</i>	18
3.3.	Incidenza prevista sulle entrate	19

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/106/CEE, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri

1.2. Settore/settori interessati

Mobilità e trasporti

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

☒ una nuova azione

☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁵¹

☐ la proroga di un'azione esistente

☐ la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

L'obiettivo generale della direttiva è facilitare l'aumento del trasporto intermodale nel trasporto merci totale all'interno dell'UE, al fine di ridurre i costi esterni e il consumo di energia del trasporto merci. La direttiva contribuirà all'obiettivo di sviluppo sostenibile (OSS) 13 (promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico), all'OSS 9 (costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile) e all'OSS 11 (rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili).

1.4.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici della direttiva sono i seguenti:

- fornire sostegno a una gamma più ampia di operazioni intermodali in condizioni di conformità effettiva;
- garantire un maggiore sostegno migliorando le relazioni sul trasporto intermodale;
- aumentare la competitività del trasporto intermodale per ridurre i costi esterni;
- migliorare la trasparenza e semplificare l'ingresso nel mercato.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

Secondo le previsioni, la proposta dovrebbe aumentare la competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto unimodale su strada e quindi promuoverne l'uso, determinando una conseguente riduzione dei costi esterni.

⁵¹ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

1.4.4. Indicatori di prestazione

L'efficacia della proposta di direttiva, per quanto riguarda l'obiettivo specifico 1, sarà determinata sulla base degli indicatori seguenti:

- il volume delle operazioni di trasporto intermodale nell'Unione per combinazione modale, per segmento di mercato, per tecnologia di trasbordo e per tipo di unità di carico;
- i principali corridoi nei quali viene utilizzato il trasporto intermodale e quelli in cui non viene utilizzato e le relative ragioni.

L'efficacia della proposta di direttiva, per quanto riguarda l'obiettivo specifico 2, sarà determinata sulla base degli indicatori seguenti:

- presentazione di una relazione, con la frequenza stabilita dalla direttiva, sullo sviluppo economico del trasporto intermodale nell'Unione.

L'efficacia della proposta di direttiva, per quanto riguarda l'obiettivo specifico 3, sarà determinata sulla base degli indicatori seguenti:

- la competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto unimodale su strada e l'evoluzione del sostegno fornito dagli Stati membri.
- *le variazioni della ripartizione modale e della quota di trasporto intermodale.*

L'efficacia della proposta di direttiva, per quanto riguarda l'obiettivo specifico 4, sarà determinata sulla base degli indicatori seguenti:

- le evoluzioni della capacità dei terminali di trasbordo;
- la disponibilità, la facilità di accesso e la completezza delle informazioni sui terminali intermodali.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

La proposta fornirà un quadro di sostegno destinato ad aumentare la competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto unimodale su strada, al fine di stimolarne la diffusione e quindi ridurre i costi esterni del trasporto merci. Essa include:

- condizioni comuni ed efficaci per la conformità e norme per la prova di conformità;
- misure economiche e normative per contribuire ad aumentare la competitività del trasporto intermodale;
- prescrizioni volte a garantire la trasparenza dei terminali per quanto concerne le strutture e i servizi;
- norme relative alle relazioni di mercato e contenuti di queste ultime, nonché una clausola di revisione per rivalutare l'utilità del quadro di sostegno dopo un determinato periodo di tempo.

Tutte queste disposizioni dovrebbero essere pienamente applicabili 30 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

La presente scheda finanziaria legislativa fa specificamente riferimento a uno studio da condurre per valutare l'eventuale necessità di sviluppare, in base all'esito dello

studio, un quadro di categorizzazione/etichettatura dei terminali e a studi di mercato come contributo per le relazioni da redigere.

- 1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Motivi dell'azione a livello europeo (ex ante)

La definizione di norme armonizzate per a) condizioni di conformità effettive e la relativa prova di conformità e b) per i tipi di sostegno contribuirà a creare un trattamento comparabile degli operatori in tutta l'UE, a semplificare le procedure amministrative per l'industria, gli Stati membri e la Commissione e a migliorare il funzionamento del mercato interno. Attualmente, in ragione delle carenze della direttiva sui trasporti combinati, non è stato possibile conseguire tale livello di armonizzazione.

Valore aggiunto dell'Unione previsto (ex post)

Il settore dei trasporti dell'UE presenta una marcata dimensione transfrontaliera e svolge un ruolo importante per la libera circolazione di persone e merci nel mercato interno dell'UE. Servizi di trasporto efficienti sono fondamentali per il funzionamento delle catene di approvvigionamento e per la crescita dell'economia dell'UE. Ma i trasporti, di cui è previsto un ulteriore aumento, sono ancora uno dei maggiori responsabili delle emissioni di gas a effetto serra e generano altri costi esterni considerevoli legati alla congestione, agli incidenti e al rumore.

La presente direttiva è chiaramente concepita come uno strumento destinato a ridurre i costi esterni dei trasporti, aumentando la competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto unimodale su strada e promuovendone così la diffusione.

- 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

L'UE sostiene da tempo il trasferimento modale verso modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, utilizzando preferibilmente i diversi modi di trasporto nella loro migliore combinazione possibile al fine di ottimizzare il sistema e la rete dei trasporti e ridurre i costi esterni.

Dal 1975 l'UE dispone di uno strumento destinato a sostenere le operazioni di trasporto combinato ammissibili come sotto-forma del trasporto intermodale. Nel 1992 tale strumento è stato sostituito dall'attuale direttiva sui trasporti combinati.

Al fine di aumentare l'efficacia della direttiva sui trasporti combinati, nel 1998 la Commissione ha presentato una proposta di modifica di tale direttiva, proponendo un'estensione dell'ammissibilità alle operazioni su strada nazionali, un limite per le tratte stradali basato su una quota del 20 % rispetto al totale delle operazioni, l'esclusione del trasporto insulare e l'esenzione del trasporto combinato dai divieti di circolazione nei fine settimana. Poiché non è stato possibile raggiungere un accordo durante i negoziati interistituzionali, nel 2001 la Commissione ha ritirato la proposta.

Nel 2016 la Commissione ha condotto una valutazione REFIT, che ha portato a concludere che la direttiva sui trasporti combinati continuava a essere uno strumento pertinente per sostenere il trasporto combinato, ma che esisteva un notevole

potenziale per migliorare ulteriormente l'efficacia di tale direttiva, in quanto alcune sue disposizioni erano obsolete o poco chiare, offrendo un notevole spazio per un'interpretazione ambigua della direttiva e una conseguente attuazione non armonizzata.

La Commissione ha successivamente presentato, nel 2017, una nuova proposta di modifica della direttiva sui trasporti combinati con l'obiettivo di chiarire la definizione alla luce della giurisprudenza e delle denunce esistenti, senza modificare l'approccio basato su distanze fisse per le diverse parti dell'operazione. Ha inoltre proposto di promuovere gli investimenti a favore delle infrastrutture dei terminali e di migliorare notevolmente gli strumenti di sostegno fiscale ed economico.

Sebbene tutti gli Stati membri abbiano accolto con favore la modifica e sostenuto l'obiettivo di migliorare la competitività del trasporto combinato, le proposte di estendere l'ammissibilità, e in particolare di estendere l'ambito di applicazione alle operazioni all'interno degli Stati membri, hanno incontrato una certa resistenza. Analogamente, numerosi Stati membri si sono detti contrari all'obbligo di facilitare l'aumento della capacità dei terminali, mentre concordavano sull'obbligo di promuovere gli investimenti a favore dei terminali. Per quanto concerne l'aumento del sostegno alle operazioni di trasporto combinato, i pareri degli Stati membri divergevano: gli Stati membri non erano favorevoli a un sostegno obbligatorio armonizzato, ma all'obbligo di fornire un sostegno quando la scelta dello strumento di sostegno era lasciata agli Stati membri. L'attuale proposta è stata preparata tenendo conto di tali preoccupazioni degli Stati membri.

Il Parlamento europeo ha ampiamente sostenuto la proposta, proponendo obiettivi più ambiziosi per quanto concerne il sostegno economico, ma ha anche richiesto alcune esenzioni. Diversi emendamenti introdotti dai colegislatori avrebbero modificato la proposta in misura tale che, se adottati, avrebbero ridotto significativamente l'ambizione e l'efficacia della proposta della Commissione. La Commissione ha pertanto ritirato la propria proposta.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

La proposta di direttiva è uno dei risultati fondamentali della comunicazione della Commissione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, che definisce la visione dell'UE per il sistema dei trasporti del futuro. Nella strategia si era annunciato che la Commissione stava pianificando una revisione del quadro normativo per il trasporto intermodale, compresa la direttiva sui trasporti combinati (nell'ambito dell'iniziativa faro 4 – Rendere più ecologico il trasporto merci).

La direttiva creerà sinergie con altre politiche in materia di trasporti e con altri elementi del quadro normativo dell'UE che hanno ad oggetto le prestazioni ambientali dei singoli modi di trasporto e del sistema di trasporto o l'internalizzazione dei costi esterni. Per quanto concerne le prestazioni ambientali, tra tali atti figurano in particolare il regolamento (UE) 2019/1242 e le proposte COM(2021) 557 final e COM(2021) 559 final. Le misure volte all'internalizzazione dei costi esterni comprendono la fissazione del prezzo del carbonio, gli oneri per le infrastrutture, le tasse sull'energia e sui veicoli.

La proposta è compatibile con il quadro finanziario pluriennale. L'iniziativa richiede fondi destinati a finanziare almeno tre studi di mercato necessari per adempiere gli obblighi di comunicazione stabiliti dalla direttiva e uno studio per valutare la

necessità di sviluppare un quadro di categorizzazione/etichettatura dei terminali come stabilito dalla direttiva.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

L'incidenza sul bilancio della presente proposta è trattata nella presente scheda finanziaria. In termini di spese, l'incidenza specifica sul bilancio della presente iniziativa si limita agli stanziamenti per gli studi, come indicato al punto 1.5.4. Lo svolgimento di tali attività non richiede un aumento delle risorse umane della Commissione europea. Nel contesto dell'attuale quadro finanziario pluriennale (QFP), il fabbisogno può essere soddisfatto con una riassegnazione all'interno della linea di bilancio relativa alle prerogative dei trasporti per 0,4 milioni di EUR. Non sono previsti costi aggiuntivi nell'ambito dell'attuale QFP. Nel QFP post-2027, si propone che il costo degli studi sia finanziato attraverso il successivo QFP, senza pregiudicare l'accordo sul QFP e sui programmi.

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

☐ **durata limitata**

☐ in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA

☐ incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento

☒ **durata illimitata**

Attuazione con un periodo di avviamento dal 2027 al 2037

e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti

☒ **Gestione diretta** a opera della Commissione

☒ a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione

☐ a opera delle agenzie esecutive

☐ **Gestione concorrente** con gli Stati membri

☐ **Gestione indiretta** affidando compiti di esecuzione del bilancio:

☐ a paesi terzi o organismi da questi designati;

☐ a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);

☐ alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;

☐ agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;

☐ a organismi di diritto pubblico;

☐ a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;

☐ a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;

☐ agli organismi o alle persone incaricati di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V del TUE e indicati nel pertinente atto di base.

Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".

Osservazioni

N.a.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

La Commissione sarà responsabile in generale dell'attuazione della proposta di direttiva e delle relazioni al Parlamento europeo e al Consiglio a) sulla competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto unimodale su strada prima dell'applicazione della direttiva e successivamente b) ogni cinque anni sullo sviluppo economico del trasporto intermodale nell'Unione. Dopo dieci anni la Commissione valuterà se il regime di sostegno è ancora necessario.

I compiti svolti direttamente dalla DG MOVE seguiranno il ciclo annuale di pianificazione e monitoraggio attuato dalla Commissione e dalle agenzie esecutive, compresa la comunicazione dei risultati attraverso la relazione annuale di attività della DG MOVE.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. *Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti*

La Commissione, e più precisamente la DG MOVE, gestirà l'attuazione della direttiva proposta. I finanziamenti saranno erogati attraverso accordi di appalto. La spesa sarà eseguita mediante appalti in regime di gestione diretta, in piena applicazione delle disposizioni del regolamento finanziario. La strategia di controllo per gli appalti e le sovvenzioni in seno alla DG MOVE comprende specifici controlli ex ante a livello giuridico, operativo e finanziario sulle procedure e sulla firma di contratti e accordi. Inoltre le spese sostenute per l'acquisto di beni e servizi sono soggette a controlli ex ante e, se necessario, a controlli ex post e finanziari.

2.2.2. *Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli*

Il rischio di errore all'atto del pagamento e della chiusura dovrebbe rimanere inferiore al 2 %.

I rischi potenziali legati all'appalto di servizi di questo valore sono considerati bassi.

Tali rischi sono legati all'uso delle procedure di appalto: ritardi, disponibilità di dati, invio tempestivo di informazioni al mercato, ecc. Tali rischi sarebbero coperti dai meccanismi esistenti del regolamento finanziario e mitigati dalla serie di controlli interni messi attuati dalla DG MOVE (controlli legali e finanziari sistematici ex ante prima della pubblicazione degli inviti a presentare proposte e prima dell'aggiudicazione del contratto di appalto, monitoraggio e valutazione dei risultati tangibili, audit ex post delle spese come definito nei piani di lavoro annuali di audit).

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

Tenuto conto della portata e dell'importo limitati dei finanziamenti dell'UE da concedere e dato che i beneficiari dei fondi UE sono considerati a basso rischio, si

prevede che i compiti derivanti dalla proposta di direttiva non genereranno costi di controllo aggiuntivi che vadano oltre il costo attuale dei controlli della DG MOVE.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

Si applicherebbero regolarmente le misure di prevenzione e protezione della Commissione, in particolare:

- il controllo dei pagamenti per tutti i servizi è effettuato dal personale della Commissione prima del pagamento stesso, tenendo conto degli obblighi contrattuali, dei principi economici e delle prassi finanziarie o di sana gestione. Disposizioni antifrode (sorveglianza, obbligo di presentare relazioni, ecc.) saranno inserite in tutti i contratti stipulati tra la Commissione e i beneficiari dei pagamenti;

- al fine di contrastare frodi, corruzione e altre attività illecite, l'applicazione senza restrizioni delle disposizioni del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e dalla Procura europea (EPPO), istituita dal regolamento (UE) 2017/1939 del Consiglio.

La Commissione mantiene inoltre in vigore una solida strategia antifrode, la CAFS (strategia antifrode della Commissione), attualmente in fase di revisione.

Inoltre, nel 2020 la DG MOVE ha adottato una strategia antifrode riveduta. La strategia antifrode della DG MOVE si basa sulla strategia antifrode della Commissione e anticipa una specifica valutazione dei rischi effettuata internamente per individuare i settori più vulnerabili alle frodi, i controlli già effettuati e le azioni necessarie per migliorare la capacità della DG MOVE di prevenire, individuare e rettificare le frodi.

Le disposizioni contrattuali applicabili agli appalti pubblici garantiscono che gli audit e le verifiche in loco possano essere effettuati dai servizi della Commissione, compreso l'OLAF, applicando le disposizioni standard raccomandate dall'OLAF.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss. ⁵²	di paesi EFTA ⁵³	di paesi candidati e potenziali candidati ⁵⁴	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
1	02.20.04.01	Diss.	NO	NO	NO	NO

⁵² Diss. = stanziamenti dissociati / Non-diss. = stanziamenti non dissociati.

⁵³ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁵⁴ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- ☒ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	1	Mercato unico, innovazione e agenda digitale
---	---	--

DG: MOVE			Anno 2027	TOTALE ⁵⁵
○ Stanziamenti operativi				
Linea di bilancio 02.20.04.01	Impegni	(1a)	0,4	0,4
	Pagamenti	(2a)	0,4	0,4
TOTALE stanziamenti per la DG MOVE	Impegni		0,4	0,4
	Pagamenti		0,4	0,4

○ TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,4	0,4
	Pagamenti	(5)	0,4	0,4
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 1 del quadro finanziario pluriennale	Impegni		0,4	0,4
	Pagamenti		0,4	0,4

⁵⁵ Oltre il 2027, il costo della proposta è stimato ammontare a 0,6 milioni di EUR nel 2032, a 0,7 milioni di EUR nel 2037, con un ultimo ulteriore importo pari a 0,3 milioni di EUR successivamente, portando i costi totali per il bilancio dell'UE a 2 milioni di EUR, che si propone di finanziare attraverso i successivi QFP, senza pregiudicare l'accordo sui QFP e sui programmi.

○ TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	(4)	0,4	0,4
	Pagamenti	(5)	0,4	0,4
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		(6)		
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+6	0,4	0,4
	Pagamenti	=5+6	0,4	0,4

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Sezione da compilare usando i "dati di bilancio di natura amministrativa", da introdursi *in primis* nell'[allegato della scheda finanziaria legislativa](#) (allegato 5 della decisione della Commissione sulle norme interne per l'esecuzione della sezione "Commissione europea" del bilancio generale dell'Unione europea), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
DG: <.....>							
☐ Risorse umane							
☐ Altre spese amministrative							
TOTALE DG <.....>	Stanzamenti						

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2027	Anno 2032	Anno 2037	Anno da definir e	TOTALE
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Pagamenti	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE	
	RISULTATI																	
	Tipo ⁵⁶	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ⁵⁷ ...																		
- Risultato																		
- Risultato																		
- Risultato																		
Totale parziale obiettivo specifico 1																		
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																		
- Risultato																		
Totale parziale obiettivo specifico 2																		
TOTALE																		

⁵⁶ I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

⁵⁷ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- ☒ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- ☐ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁵⁸	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese amministrative								
Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								

Esclusa la RUBRICA 7⁵⁹ del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese amministrative								
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								

TOTALE								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

⁵⁸ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021) e così per gli anni a seguire.

⁵⁹ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

☒ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.

☐ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
O Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)							
20 01 02 03 (delegazioni)							
01 01 01 01 (ricerca indiretta)							
01 01 01 11 (ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
O Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP) ⁶⁰							
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	- in sede						
	- nelle delegazioni						
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE	0						

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

⁶⁰ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

⁶¹ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- ☒ può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

L'iniziativa è finanziata dalla linea di bilancio per il sostegno alla politica dei trasporti (02.20.04.01), non è necessaria alcuna riprogrammazione.

- ☐ comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate, gli importi corrispondenti e gli strumenti proposti.

- ☐ comporta una revisione del QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- ☒ non prevede cofinanziamenti da terzi
- ☐ prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁶²	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

⁶²

L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021) e così per gli anni a seguire.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

☒ La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.

☐ La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:

☐ sulle risorse proprie

☐ su altre entrate

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche ☐

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁶³						
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
Articolo								

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

--

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

⁶³ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.