

Interrogazione n. 1034

presentata in data 11 giugno 2020

a iniziativa del Consigliere Rapa

Processo di revisione della rete transeuropea dei trasporti ("TEN-T")

a risposta orale

Il sottoscritto Consigliere regionale

Premesso che:

- a partire dal Trattato di Maastricht del 1992, l'Unione Europea, per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione, ha orientato i fondi europei a favorire la realizzazione di progetti infrastrutturali, con il riconoscimento e il sostegno delle reti transeuropee (TENs) per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni. Esse nascono nel 1993 sulla base del Titolo XVI, articoli 170/172, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, e consentono il funzionamento del mercato interno, collegando le regioni europee e connettendo l'Europa con il resto del mondo;
- la creazione e lo sviluppo delle reti TEN mira all'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali assicurandone l'interoperabilità con interventi basati sulla definizione di standards comuni per la rimozione di barriere tecniche;
- la rete TEN dei trasporti, denominata "TEN-T" (*Trans European Networks – Transport*), è un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate strategiche a livello comunitario. Essa prevede:
 - o una rete centrale (TEN-T *core*), costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni; il suo completamento è previsto per il 2030;
 - o una rete globale (*comprehensive*) da completare entro il 2050;
- obiettivo condiviso dagli Stati membri è quello di assicurare la continuità dei corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti. Il completamento della rete centrale per il 2030 richiede all'Italia uno sforzo imponente, soprattutto per quanto riguarda l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di "ultimo miglio" a porti e aeroporti della rete centrale;
- in questo ambito il Parlamento europeo ed il Consiglio dell'Unione europea con il Regolamento n.1315/2013 hanno approvato linee-guida relative ad obiettivi, priorità, identificazione dei progetti di interesse comune; sono stati definiti 9 progetti e assi di collegamento prioritari, quattro dei quali interessano l'Italia: i corridoi Baltico-Adriatico; Mediterraneo; Scandinavo-Mediterraneo; Reno-Alpi;
- nel 2014, all'atto dell'approvazione da parte del Parlamento e del Consiglio Europeo della Strategia della Macro-regione Adriatico-Ionica ("EUSAIR"), la Regione Marche chiese l'estensione almeno fino a Bari del corridoio europeo "Baltico-Adriatico", che, partendo da Danzica, attraversa tutta la Polonia (Varsavia, Katowice), Brno, Bratislava, Vienna, la Regione delle Alpi orientali e l'Italia settentrionale, concludendosi a Ravenna. Tale richiesta non venne accolta, mentre venne garantito il prolungamento fino ad Ancona di una "deviazione" del corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" lungo la direttrice Helsinki - La Valletta. Tale riconoscimento è stato comunque importante, in quanto ha fatto sì che il porto di Ancona venisse inserito nel novero della rete TEN-T *core*, ovvero tra le principali infrastrutture di valenza europea, il che ha contribuito al

riconoscimento di Ancona come sede dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale;

- nel settore dei trasporti, l'Unione europea stima che il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030 genererà, tra il 2017 e il 2030, 7,5 milioni di posti di lavoro l'anno e un ulteriore aumento dell'1,6% del PIL dell'UE al 2030. Notevole anche l'impatto ambientale previsto entro il 2030: la realizzazione dei corridoi, tutti collegati con i porti più importanti d'Europa, permetterà lo sviluppo concreto dell'intermodalità con il trasferimento dalla strada alla rotaia del 30% del trasporto merci e l'aumento dei trasporti marittimi, con la netta riduzione delle emissioni di CO2 in atmosfera;
- la nuova Commissione Europea nominata dopo le elezioni del 26 maggio 2019, tenendo conto dell'importanza della lotta ai cambiamenti climatici, in linea con gli impegni assunti dall'Unione di attuare l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici del dicembre 2015 e di conseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite del novembre 2017, sta valutando la proposta di fissare per il quadro finanziario pluriennale 2021-2027 obiettivi più ambiziosi per l'integrazione delle azioni per il clima in tutti i programmi dell'UE, con l'obiettivo generale di dedicare il 25% della spesa dell'UE al sostegno delle azioni in materia di clima;
- i contributi europei ai progetti di ammodernamento delle reti di trasporto saranno finalizzati a raggiungere entro il 2050 una riduzione del 60% delle emissioni in atmosfera responsabili dell'«effetto serra» derivanti dai trasporti, attraverso l'entrata in vigore, dal 01.01.2020, delle normative per la riduzione delle emissioni delle navi e lo sviluppo dell'intermodalità per le merci, attraverso il rafforzamento della centralità di alcuni snodi, la predisposizione di collegamenti di ultimo miglio e il complessivo efficientamento delle infrastrutture portuali esistenti, con particolare riferimento all'accessibilità via mare e via terra, con la contestuale interazione con le infrastrutture ferroviarie. L'obiettivo finale, a livello globale, è l'utilizzo del trasporto combinato, rispetto al "tutto strada", per la movimentazione delle merci;
- il porto di Ancona, per la sua posizione al centro dell'Adriatico, storica porta d'Oriente verso la sponda croata e albanese, verso la Grecia ed il Medio Oriente, può svolgere un ruolo strategico per tutta la Regione e per il Centro-Italia garantendo i collegamenti tra i porti dell'Adriatico e dello Ionio ed il resto della penisola, in particolare con la dorsale tirrenica;
- il regolamento n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T prevede che, entro il 31 dicembre 2023, la Commissione proceda a un riesame globale della realizzazione della rete centrale procedendo secondo un crono-programma formale che prevede consultazioni pubbliche e momenti di confronto tecnico-istituzionali tra Stati membri e soggetti interessati; pertanto, la nuova Commissione Europea si appresta a valutare i dati e le proposte degli Stati membri, ma anche di enti pubblici e privati, al fine del predetto aggiornamento della rete TEN-T;
- pertanto, è necessario riproporre alla UE la questione del prolungamento del corridoio europeo "Baltico-Adriatico" almeno fino a Bari, dal momento che appare quanto meno singolare l'esclusione dal corridoio Adriatico di due dei principali porti che si affacciano su questo mare e dai quali partono i collegamenti marittimi quotidiani con la Croazia e l'Albania, tenendo anche conto dell'avvenuta adesione alla UE della Croazia dal 1 luglio 2013 e della candidatura di adesione presentate dal Montenegro e dall'Albania;
- il mancato "prolungamento" del corridoio europeo "Baltico-Adriatico" lungo la dorsale adriatica costituirebbe un serio danno per le Marche e per ben altre tre regioni (Abruzzo, Molise, Puglia) che si troverebbero in una situazione di isolamento e marginalità rispetto alle future prospettive di sviluppo dei traffici commerciali, con pesanti ripercussioni sul loro sviluppo economico, occupazionale e turistico;
- inoltre, alla luce della posizione espressa dalla Commissione Europea di voler privilegiare l'intermodalità nei trasporti, anche al fine di ridurre le percorrenze esclusivamente su gomma, con le conseguenti emissioni inquinanti e di gas-serra, va proposto l'inserimento nella rete TEN-T core di nuovi "corridoi" di trasporto per collegare i porti tirrenici spagnoli e francesi con quelli di Livorno e di Civitavecchia e, via strada e ferrovia, a quello di Ancona e da Ancona ai porti di Spalato e di Ploce in Croazia, paese per il

- quale, non essendo al momento della redazione dell'attuale rete TEN-T ancora membro dell'UE, non era stata prevista l'inclusione in alcun corridoio europeo;
- su tali proposte va ricercato l'accordo ed il coordinamento con le proposte che possono essere formulate dalle altre Regioni interessate (Toscana, Lazio, Abruzzo, Molise, Puglia), nonché dai Paesi che fanno parte della Strategia europea per la Macro-regione Adriatico-Ionica ("EUSAIR"), ovvero Albania, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Grecia, Macedonia del Nord, Montenegro, Serbia e Slovenia, Strategia che prevede il Pilastro 2 denominato "RAFFORZARE I COLLEGAMENTI DELLA MACROREGIONE", dedicato proprio alle reti di trasporto e ai collegamenti energetici;
 - il prolungamento del corridoio europeo "Baltico-Adriatico" almeno fino a Bari e la previsione di corridoi trasversali Barcellona/Marsiglia – Livorno – Ancona – Spalato/Ploce e Barcellona/Marsiglia – Civitavecchia – Ancona – Spalato/Ploce nella nuova rete TEN-T 2023 garantirebbe il riconoscimento della strategicità di detti collegamenti da parte dell'UE e potrebbe consentire di richiedere all'UE un concorso finanziario importante per il completamento di infrastrutture viarie e ferroviarie che aspettano da tempo di essere definite, quali la superstrada Grosseto-Fano, la variante alla SS 76 Fabriano-Orte, il raddoppio dei binari della tratta ferroviaria Ancona-Roma nella parte ancora non realizzata;
 - in particolare, il collegamento tra il porto di Ancona, la strada statale 16 Adriatica e l'autostrada A14 (e quindi, con l'aeroporto internazionale "Raffaello Sanzio" di Falconara M.ma), di cui nel maggio scorso l'Anas ha completato lo studio di fattibilità tecnico-economica prevedendo un costo complessivo di 98 milioni di euro, rappresenta quell'«ultimo miglio» che l'UE individua tra le priorità da aggredire nell'ambito del potenziamento della rete TEN-T principale;

tutto ciò premesso,

INTERROGA

il Presidente e l'Assessore regionale alle infrastrutture per conoscere:

- quali siano le iniziative che l'Amministrazione regionale ha intrapreso e/o intende intraprendere per rappresentare alla Commissione Europea la necessità di adeguare la Rete TEN-T principale:
 - con il prolungamento del corridoio europeo "Baltico-Adriatico" lungo la costa adriatica, includendo il porto di Ancona e gli altri porti adriatici, quanto meno fino al porto di Bari, ed i relativi collegamenti autostradali e ferroviari;
 - con l'istituzione di un corridoio trasversale Barcellona/Marsiglia – Livorno – Ancona – Spalato/Ploce, ed i relativi collegamenti autostradali e ferroviari;
 - con l'istituzione di un corridoio trasversale Barcellona/Marsiglia – Civitavecchia – Ancona – Spalato/Ploce, ed i relativi collegamenti autostradali e ferroviari;
 - in ogni caso, con il riconoscimento della priorità della realizzazione del collegamento tra la strada statale 16 Adriatica, l'autostrada A14 e, quindi, l'aeroporto internazionale "Raffaello Sanzio" di Falconara M.ma, ed il porto di Ancona, già incluso nell'attuale rete TEN-T *core*;
- quali siano le iniziative che l'Amministrazione regionale ha intrapreso e/o intende intraprendere per coinvolgere nel sostegno alle richieste di adeguamento della Rete TEN-T principale come sopra indicate le altre Regioni italiane interessate, quali la Toscana, il Lazio, l'Abruzzo, il Molise e la Puglia, ed i Paesi partecipanti alla Strategia europea per la Macro-regione Adriatico-Ionica ("EUSAIR"), quali l'Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Croazia, la Grecia, la Macedonia del Nord, il Montenegro, la Serbia e la Slovenia, sia singolarmente che attraverso le strutture di cooperazione macroregionale.