

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Doc. XVIII  
n. 125

## **RISOLUZIONE DELLA 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

**(Lavori pubblici, comunicazioni)**

*(Estensore Marco FILIPPI)*

*approvata nella seduta del 18 gennaio 2012*

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E  
DEL CONSIGLIO SUGLI ORIENTAMENTI DELL'UNIONE PER LO  
SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI (COM  
(2011) 650 definitivo)**

*ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento*

—————  
**Comunicata alla Presidenza il 20 gennaio 2012**  
—————

La Commissione,

esaminata, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti,

valutata la relativa scheda informativa, fatta pervenire dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 4-*quater* della legge 4 febbraio 2005, n. 11;

premesso che:

– il principale obiettivo della proposta di regolamento in esame, che sostituirà la decisione 2010/661/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, consiste nell'istituire una rete transeuropea dei trasporti completa ed integrata, estesa a tutti gli Stati membri e a tutte le regioni e in grado di offrire la base per uno sviluppo equilibrato di tutti i modi di trasporto, al fine di agevolarne i rispettivi punti di forza, massimizzando in tal modo il valore aggiunto della rete per l'Europa;

– le questioni principali che la proposta intende affrontare sono: la mancanza di collegamenti, in particolare nelle tratte transfrontaliere, che costituiscono un ostacolo importante per la libera circolazione delle merci e dei passeggeri all'interno degli Stati membri, fra di essi e con i paesi confinanti; la notevole e perdurante disparità sotto il profilo della qualità e delle disponibilità delle infrastrutture tra e all'interno degli Stati membri; la frammentazione esistente all'interno dell'infrastruttura dei trasporti tra i diversi modi di trasporto; la necessità che gli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti contribuiscano a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti del 60 per cento entro il 2050; la diversità di norme e requisiti operativi nei diversi Stati membri, che aggiungono ostacoli e strozzature alle infrastrutture di trasporto;

considerato che:

– al fine di perseguire gli obiettivi suddetti, la proposta di regolamento in esame prevede che la rete transeuropea dei trasporti presenti una struttura «a doppio strato», comprendente una rete globale e una rete centrale. La rete globale costituisce lo strato di base della Trans European transport network (TEN-T) e dovrà essere realizzata entro il 31 dicembre 2050. Essa è costituita da tutte le infrastrutture esistenti e programmate che soddisfano i requisiti degli orientamenti in esame. La rete centrale, che dovrà essere realizzata entro il 31 dicembre 2030, si sovrappone

alla rete globale ed è costituita da tutte le sue parti più importanti sotto il profilo strategico. Essa rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale. È concentrata su quei componenti della TEN-T che presentano il più elevato valore aggiunto europeo: collegamenti transfrontalieri mancanti, principali strozzature e nodi multimodali;

– gli orientamenti in esame stabiliscono il quadro per individuare i progetti di interesse comune. Tali progetti contribuiscono allo sviluppo e all'istituzione della TEN-T attraverso la creazione, la manutenzione, il ripristino e l'aggiornamento delle infrastrutture, attraverso misure dirette a promuovere un uso efficiente delle infrastrutture sotto il profilo delle risorse e mettendo in atto servizi di trasporto delle merci efficienti e sostenibili;

– lo strumento quadro per la realizzazione coordinata della rete centrale è rappresentata dai corridoi. Essi costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale e consistono in parti della rete centrale, comprendenti almeno tre modi di trasporto, che attraversano almeno tre Stati membri. I corridoi della rete centrale coprono i flussi transfrontalieri di lungo raggio più importanti della rete centrale. Essi includono porti marittimi e i loro accessi, tranne in casi debitamente giustificati;

si esprime in senso favorevole, con le seguenti osservazioni:

– la proposta appare conforme al principio di sussidiarietà, in quanto essa mira a istituire e sviluppare una rete transeuropea dei trasporti completa, che consiste in infrastrutture ferroviarie, vie navigabili interne, strade, trasporti marittimi e aerei, in grado di assicurare l'efficiente funzionamento del mercato interno e rafforzare la coesione economica e sociale;

– la proposta risulta altresì conforme al principio di proporzionalità, in quanto essa non va al di là degli obiettivi perseguiti;

– nel merito, la proposta di revisione della rete TEN-T avanzata dalla Commissione europea appare complessivamente equilibrata e in linea con gli obiettivi di realizzare una moderna rete di trasporto, interconnessa e interoperabile, in grado di eliminare i colli di bottiglia e le carenze strutturali che ostacolano il mercato unico;

– in particolare, va apprezzata la nuova configurazione dei corridoi, effettuata tenendo conto dei progetti prioritari già avviati (ad esempio Torino-Lione; Brennero; Trieste-Divača), nonché dei flussi di traffico reali che intercorrono tra i principali nodi urbani, cui sono associati gli aeroporti prioritari, e prendendo in considerazione i porti e gli interporti che rispondono a determinati parametri riferiti ai volumi di merci movimentate;

– sono in particolare apprezzabili il nuovo corridoio Baltico-Adriatico (n. 1) e l'introduzione della tratta Napoli-Bari nell'ambito del corridoio Helsinki-La Valletta;

– devono essere inoltre valutati positivamente l'aumento delle risorse che l'Unione europea destina alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti, nonché quello delle quote di co-finanziamento da parte

dell'Unione, che passa dal 10 per cento al 20 per cento per i progetti di interesse comune; dal 20 per cento al 30 per cento per i progetti di interesse comune che insistono sulla rete centrale; dal 30 per cento al 40 per cento per i progetti transfrontalieri della rete prioritaria;

– tanto premesso, si sollecita un impegno dell'Unione europea, al fine di evitare che le aree più periferiche, maggiormente bisognose di collegamenti e di interventi finalizzati alla coesione, possano subire un pregiudizio a causa della concentrazione degli investimenti nelle zone più avanzate dell'Unione. Si evidenzia, per quanto riguarda l'Italia, la situazione della Sardegna che, già profondamente sfavorita dalla propria condizione di insularità, si trova ora esclusa dal tracciato dei corridoi, nonostante la sua posizione strategica al centro del Mediterraneo;

– coerentemente alla previsione di una rapida approvazione, da parte dell'Unione europea, della macroregione adriatico-ionica, sollecitata dalle mozioni recentemente approvate all'unanimità dal Senato della Repubblica italiana, si ritiene opportuno un supplemento di istruttoria svolta a livello di Unione europea sulla metodologia applicata per la definizione dei tracciati affinché, nelle attività di verifica che si andranno a realizzare entro il 2020, la prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico (n. 1) lungo la dorsale adriatica comprenda la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, in quanto tale prosecuzione costituisce elemento centrale per il sistema dei collegamenti all'interno della macroregione e per il successo della stessa. Essa è di fondamentale importanza anche alla luce del fatto che nella nuova rete centrale non è più previsto il vecchio corridoio n. 8 Bari-Varna, che svolgeva un ruolo strategico nel collegamento tra le regioni che si affacciano sul Mar Mediterraneo e le regioni balcaniche;

– si sottolinea l'opportunità di evitare che l'attuale formulazione dell'articolo 7 della proposta di regolamento in esame, nel punto in cui condiziona l'accesso ai finanziamenti per i progetti di interesse comune al previo superamento dell'analisi costi-benefici con un valore netto attuale positivo, possa limitare l'accesso ai finanziamenti per i progetti ferroviari, in cui l'investimento in capitale fisso non è mai ammortizzato, se non in periodi lunghi;

– si segnala, infine, che l'articolo 46 della versione italiana della proposta di regolamento in esame riporta erroneamente il 31 dicembre 2050 come data di ultimazione della rete centrale, mentre le versioni in altre lingue riportano correttamente il 31 dicembre 2030.