

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XVIII**
N. 15

IX COMMISSIONE PERMANENTE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO, SU:

Libro verde « Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti »
(COM(2009) 44 definitivo)

Approvato il 14 ottobre 2009

La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, il Libro verde « Verso una migliore integrazione delle reti transeuropee di trasporto, al servizio della politica comune dei trasporti » (COM (2009) 44 def.), adottato dalla Commissione europea il 4 febbraio 2009;

preso atto delle conclusioni sul medesimo approvate dal Consiglio trasporti, comunicazioni ed energia del 12 giugno 2009, nonché dei risultati della consultazione pubblica, aperta dalla DG trasporti della Commissione europea il 30 aprile 2009;

preso atto, altresì, degli elementi acquisiti nel corso dell'audizione del vicepresidente della Commissione europea e commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani, svoltasi il 16 luglio 2009;

in particolare, preso atto, con soddisfazione, della decisione della Commissione europea di finanziare immediatamente, attraverso il *recovery plan* – il piano di azione anticrisi – entro la fine del 2009 progetti cantierabili tra la fine dell'anno e l'inizio del 2010 all'interno delle reti TEN-T, nonché dell'attenzione riservata al trasporto intermodale ed alle necessità di riequilibrare il sistema di trasporto merci e passeggeri all'interno dell'Unione europea;

tenuto conto delle scadenze fissate dalla Commissione nel processo che nei

prossimi anni condurrà all'adozione di proposte legislative in tale ambito e, in particolare, in vista:

1. della futura revisione delle Linee-guida per lo sviluppo di una rete transeuropea di trasporto, delle quali si auspica la pubblicazione per la fine del 2010 e che saranno precedute da una comunicazione della Commissione sulla politica futura delle reti TEN-T, presumibilmente nel primo quadrimestre del 2010;

2. delle ulteriori proposte legislative sui fondi comunitari;

considerato, altresì, che l'intervento comunitario appare conforme all'obiettivo di aggiornare la politica europea dei trasporti in termini tali da valorizzare le possibilità di integrazione e raccordo interstatuale con il superamento delle criticità esistenti, tenendo conto della coesione territoriale, economica e sociale, delle esigenze di interoperatività e innovazione tecnologica, di sviluppo dei corridoi di trasporto ferroviario, di interconnessione intermodale con porti e aeroporti, di riduzione significativa delle emissioni di CO₂;

preso atto del parere espresso dalla XIV Commissione, il cui contenuto appare pienamente condivisibile;

tenuto conto che i problemi riscontrati fino ad oggi ed evidenziati nel Libro verde riguardano, principalmente, il rispetto delle previsioni dei tempi di realizzazione dei progetti, il livello insufficiente

delle risorse finanziarie disponibili rispetto alle esigenze e l'insufficiente coordinamento;

considerato che la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto situate sul territorio italiano rappresenta una condizione indispensabile per elevare i livelli di competitività del Paese e per prevenire il fenomeno di marginalizzazione economica;

rilevato che la Commissione europea, con riferimento alle risoluzioni approvate in data 22 aprile 2009 dall'Assemblea della Camera dei deputati sul Programma legislativo e di lavoro della Commissione per il 2009, ha condiviso l'esigenza che l'Unione europea individui risorse aggiuntive per la realizzazione delle reti di trasporto transeuropee;

esprime una valutazione positiva,

sottolineando, in relazione alla posizione del Governo per la definizione di proposte legislative e per le deliberazioni delle competenti istituzioni comunitarie, le seguenti esigenze:

quanto all'organizzazione della politica delle reti TEN-T, pur condividendo la volontà di creare nel futuro una rete prioritaria transeuropea, si ritiene opportuno:

mantenere per il prossimo periodo di programmazione la struttura attuale che comprende la rete transeuropea globale e l'elenco dei progetti prioritari e contestualmente procedere ad una revisione di tali progetti, valutando l'opportunità di una loro integrazione con interventi che si rivelino essenziali per implementare la rete prioritaria transeuropea. A tale riguardo dovrebbero essere privilegiati i collegamenti verso Paesi terzi, con particolare riferimento al bacino del Mediterraneo e ai Paesi dell'Est non appartenenti all'Unione europea, in coerenza con la recente comunicazione della Commissione europea, riguardante le interconnessioni tra le reti transeuropee e le reti transafricane, nonché con i Paesi dell'Est non appartenenti all'Unione europea, e

con l'iniziativa di convocare, a Napoli, il 21 e il 22 ottobre 2009, una Conferenza dei ministri dei trasporti dell'Unione europea e dei suddetti Paesi sullo sviluppo futuro delle reti transeuropee;

nell'ambito della revisione delle reti TEN-T, privilegiare le infrastrutture che consentono l'utilizzo di modalità alternative al trasporto su strada, per pervenire sia ad un decongestionamento della rete di trasporto stradale, sia ad una rilevante riduzione delle emissioni inquinanti, prevedendo adeguati finanziamenti per la realizzazione di collegamenti ferroviari ad alta velocità/alta capacità e il potenziamento dei raccordi con i porti, in particolare per quanto concerne le connessioni cosiddette di ultimo miglio;

in particolare, nell'ambito della revisione delle reti TEN-T:

1) assicurare il completamento nei tempi programmati del corridoio 1 (Berlino-Palermo), del corridoio 5 (Lisbona-Kiev) e del corridoio 24 (Genova-Rotterdam, cosiddetto «corridoio dei due mari»); in particolare accelerare la realizzazione delle opere strategiche per i collegamenti tra l'Italia settentrionale e l'Europa nell'ambito dei suddetti corridoi, individuando gli interporti di Verona e di Novara quali nodi centrali nelle tratte definite dai corridoi 1 e 5 e reperendo i fondi necessari per la realizzazione delle linee Torino-Lione e Verona-Trieste;

2) valorizzare adeguatamente il trasporto marittimo, con particolare riguardo allo sviluppo delle autostrade del mare ed alla continuità territoriale, nonché promuovere, nell'ambito della realizzazione rispettivamente dei corridoi 5, 24 e 1, le opere connesse al potenziamento degli *hub* portuali di Trieste e di Genova e dei porti della Sicilia;

3) privilegiare i progetti che prevedono la realizzazione di opere infrastrutturali che permettano all'Italia di diventare la piattaforma logistica del mar Mediterraneo, in relazione ai futuri scambi commerciali con i Paesi del nord Africa;

4) considerare prioritaria l'inclusione del corridoio 8 (Bari-Varna), data la sua rilevanza strategica in relazione all'ingresso della Bulgaria nell'Unione europea e alle ulteriori prospettive di ampliamento dell'Unione nell'area balcanica e prevedere l'ampliamento di tale corridoio fino a Napoli, in modo da coinvolgere pienamente l'Italia meridionale; a tal fine assicurare il finanziamento delle opere necessarie a potenziare il collegamento ferroviario Bari-Napoli, nonché i collegamenti sulla direttrice adriatica, con particolare riferimento alla tratta Termoli-Chieti;

5) assicurare la piena realizzazione delle opere infrastrutturali per l'alta capacità ferroviaria relative al tratto meridionale del corridoio 1, al fine di valorizzare i collegamenti del porto di Gioia Tauro e di garantire la continuità territoriale della Sicilia;

sostenere a livello comunitario le opportune iniziative per incrementare le risorse finanziarie destinate alla realizzazione delle reti TEN-T;

concentrare le risorse del *budget* TEN-T sui progetti di maggiore rilevanza e di più rapida realizzazione; contestualmente, rendere disponibili i relativi finanziamenti comunitari per più di un periodo di programmazione, assicurando adeguate risorse finanziarie all'interno dei successivi programmi-quadro;

sostenere le opportune iniziative per permettere che le spese relative alla realizzazione delle opere infrastrutturali comprese nelle reti TEN-T non siano computate ai fini del rispetto dei vincoli del Patto di stabilità e crescita;

assicurare la tempestiva attuazione dei progetti già finanziati a livello comunitario e a livello nazionale, al fine di fornire un concreto contributo al superamento del ritardo infrastrutturale che penalizza alcune aree dell'Unione europea, tra cui il nostro Paese e, in particolare, le regioni meridionali; prevedere altresì un monitoraggio delle successive fasi di sviluppo dei progetti da realizzarsi in cia-

scuno degli Stati membri, in modo da verificarne i progressi ed intervenire sulle eventuali criticità; sempre al fine di garantire la tempestiva realizzazione delle opere e di valorizzare le possibilità di collegamento intermodale, promuovere la costituzione di apposite società di corridoio, con particolare riferimento alla piattaforma logistica del Nord-Ovest;

favorire un'azione politica volta ad incrementare le fonti di finanziamento indirette e individuare strumenti di finanziamento alternativi e differenziati in funzione della diversa natura dei progetti, prendendo in considerazione l'autofinanziamento dei progetti stessi, quando ciò risulti possibile sul piano economico, attraverso la tariffazione per l'uso dell'infrastruttura (*eurovignette*) e un maggiore ricorso al partenariato pubblico-privato, e non escludendo la possibilità di reperire risorse per la realizzazione delle infrastrutture attraverso l'emissione di « *euro-bond* »;

aumentare l'uso efficiente delle risorse, concentrandole sui lavori piuttosto che sugli studi e, in relazione agli esiti di un costante monitoraggio dell'avanzamento dei lavori, individuare le misure più appropriate per assicurare una gestione più flessibile dei contributi che miri a privilegiare i progetti prossimi al completamento;

riguardo alla pianificazione, ravvisata l'esigenza primaria di garantire uno sviluppo equilibrato ed integrato, attraverso l'attivo coinvolgimento di tutti i soggetti competenti e la cooperazione interistituzionale, risulta necessario:

favorire il più efficiente utilizzo delle infrastrutture esistenti, anche mediante una loro riconversione a favore del trasporto locale, quando non risultino più strumentali ai collegamenti tra le reti locali e quella principale e ponendo specifica attenzione ai collegamenti delle aree marginali con le grandi reti europee TEN-T;

integrare nella rete prioritaria i nodi che talvolta costituiscono « strozza-

ture » a danno della fluidità dei collegamenti. A tale proposito, bisognerebbe tenere in particolare considerazione i complessi sistemi di mobilità delle aree metropolitane;

ribadire la volontà di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, in coerenza con gli obiettivi stabiliti in materia di lotta ai cambiamenti climatici, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂; a tale proposito acquistano particolare rilevanza le azioni volte ad incentivare l'ammodernamento delle flotte, sia attraverso misure di rottamazione delle navi ultratrentennali, sia mediante regolamentazioni di accesso ai porti europei di natura premiale o sanzionatoria in relazione al rispetto degli *standard* più elevati di compatibilità ambientale previsti a livello comunitario;

mirare alla valorizzazione dei punti di collegamento tra sezioni delle TEN-T, tenendo conto di tutti i sistemi di trasporto in una dimensione intermodale, privilegiando in particolare le autostrade del mare;

valorizzare i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), ai quali dovrebbe essere affidato un ruolo strategico in relazione all'obiettivo di convogliare il traffico sulle modalità di trasporto meno congestionate, atteso che sistemi innovativi e tecnologicamente avanzati possono concorrere ad una migliore accessibilità e sostenibilità, nonché ad un più efficace sfruttamento

delle infrastrutture esistenti, con positive ricadute anche sui consumi;

con riferimento al coordinamento, proseguire l'esperienza dei coordinatori europei, alla luce dei risultati positivi finora emersi, estendendola, oltre che ai « corridoi » e ai « progetti », anche a specifici ambiti tematici e favorendone un'evoluzione idonea a permettere un collegamento multilivello, con riferimento ai vari progetti e alle diverse modalità di trasporto, tra la scala territoriale locale, nazionale ed europea;

per quanto concerne gli interventi in ambito nazionale e locale:

anche in relazione alle interconnessioni con le tratte delle reti TEN-T, procedere alla tempestiva realizzazione di opere viarie nelle zone a più alta congestione di traffico, quali, in particolare, le pedemontane venete e lombarde, l'autostrada Tirreno-Brennero e l'autostrada Nogara-Mare Adriatico e la revisione del tracciato dell'autostrada A7 Genova-Serravalle Scrivia;

con riferimento all'attuazione delle piccole opere, predisporre una cabina di regia che ne definisca la programmazione e i tempi di attuazione e provvedere al finanziamento di tali opere per l'intero territorio nazionale, tenendo conto dei criteri di cantierabilità e di sicurezza stradale e procedendo ad una puntuale verifica delle risorse disponibili nel fondo FAS.

ALLEGATO

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione,

esaminato il Libro verde « Verso una migliore integrazione della rete trans europea di trasporto, al servizio della politica comune dei trasporti » (COM(2009)44 def.) ed espresso apprezzamento per l'iniziativa della Commissione europea di una revisione delle priorità e degli obiettivi della politica del settore delle reti TEN-T;

giudicato condivisibile l'obiettivo di un'evoluzione della strategia sino ad oggi seguita dei progetti prioritari, nel senso di integrarla facendo riferimento a una rete prioritaria che offrirebbe il valore aggiunto di raccordare più sistematicamente i nodi (causa dei maggiori problemi di congestione) con porti e aeroporti come punti di ingresso della rete e principali punti di interconnessione intermodale;

ferma restando la necessità di garantire una sostanziale continuità con l'approccio seguito sinora, al fine di razionalizzare e riorientare l'impostazione attuale e contribuire più efficacemente al perseguimento di importanti obiettivi comuni, nonché per rispondere alle sfide del settore sotto il profilo politico, economico, ambientale e tecnologico, anche al fine di evitare dispersione di risorse già assegnate per progetti prioritari;

preso atto, altresì, delle conclusioni sul Libro verde approvate dal Consiglio trasporti, comunicazioni ed energia del 12 giugno 2009, nelle quali si sottolinea l'importanza di tenere conto della coesione territoriale, economica e sociale, nonché di un coordinamento con le misure e gli obiettivi definiti nell'ambito della politica comune dei trasporti (trasporti intelligenti, gestione del sistema del traffico, interoperatività, innovazione tecnologica, nonché i corridoi di trasporto ferroviario, corridoi

verdi e blocchi di spazio aereo) tenendo presente che le reti TEN-T dovrebbero contribuire in maniera significativa alla riduzione delle emissioni di CO₂;

considerato che il metodo suggerito dall'Europa, vale a dire la concentrazione di risorse su determinati progetti prioritari, si è dimostrato particolarmente utile nel nostro Paese, dove è molto forte la tendenza a parcellizzare gli interventi e la distribuzione delle risorse;

tenuto conto, inoltre, che lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto riveste un carattere prioritario per l'Italia — caratterizzata da uno storico ritardo e squilibrio infrastrutturale soprattutto a carico delle regioni meridionali e da uno squilibrio modale che grava maggiormente sul traffico su gomma — e che è opportuno che il Paese sappia rappresentare le proprie esigenze e la propria vocazione: la realizzazione delle reti transeuropee situate sul territorio italiano è condizione indispensabile per aumentare i livelli di competitività del Paese e per prevenire fenomeni di marginalizzazione economica, attesa peraltro la sua peculiare posizione geopolitica;

rilevata altresì l'esigenza che il presente parere sia trasmesso, unitamente al documento finale approvato dalla Commissione di merito, alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) considerate le difficoltà finanziarie riscontrate per completare le reti TEN-T, nonché la natura a lungo termine dei

progetti di maggiore dimensione, si pone l'esigenza di: 1) assumere le iniziative idonee affinché il *budget* comunitario relativo al prossimo periodo di programmazione 2014-2020 sia incrementato in modo da assegnare risorse aggiuntive alle TEN-T, valutando altresì la possibilità di ricorrere a strumenti innovativi per il reperimento di ulteriori disponibilità, quali l'emissione di *bond* europei; 2) concentrare le risorse del *budget* TEN-T sui 30 progetti prioritari; 3) rendere disponibili i finanziamenti comunitari TEN-T per più di un periodo di programmazione;

b) si rappresenti che l'opzione 1 del Libro verde relativa alla metodologia di pianificazione — che prospetta il mantenimento dell'attuale struttura a doppio livello, basata sulla rete globale (strade, ferrovie, treni ad alta velocità, vie di navigazione interne e porti marittimi) e sui 30 progetti prioritari già individuati con la decisione n. 884 del 2004 — sembra ispirata ad un maggiore realismo e suscettibile di arricchire l'approccio attuale;

c) ferma restando la necessità di dare continuità alle azioni intraprese per il periodo 2007-2013, si valutino eventuali limitate integrazioni all'elenco dei 30 progetti prioritari, ove ritenuti fondamentali per implementare in futuro una rete prioritaria transeuropea; in particolare, l'Italia dovrebbe fare valere il suo interesse per il potenziamento del raccordo con il bacino mediterraneo nonché per l'interconnessione con la rete di trasporto della Svizzera;

d) si garantisca un più stretto coordinamento nella individuazione delle opere da privilegiare a livello transeuropeo, rimuovendo le contraddizioni e le incoerenze che sino ad oggi hanno rallentato la realizzazione dei progetti;

e) si privilegino le iniziative volte a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, in coerenza con gli obiettivi stabiliti in materia di lotta ai cambiamenti climatici, privilegiando le modalità meno inquinanti.