



AUDIZIONE INFORMALE DEL PRESIDENTE DI ASSOPORTI, DR. RODOLFO GIAMPIERI, PRESSO LA IX COMMISSIONE TRASPORTI – CAMERA DEI DEPUTATI

Innanzitutto, si premette che il Regolamento 1315/2013 segnò una svolta nella definizione delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) introducendo una rete "a doppio strato", composta, quindi, da una rete "core" e una rete "comprehensive". Lo stesso Regolamento prevede una sua revisione al 2023 che, con una proposta da parte della Commissione Europea prevista per il 14 dicembre 2021, avvierà formalmente l'iter legislativo.

L'intervento è quindi concentrato su quegli aspetti del vigente Regolamento che si ritiene presentino delle criticità nell'ottica di una valorizzazione della portualità e delle reti logistiche nazionali. Infatti, la revisione delle reti transeuropee deve costituire occasione per un riequilibrio tra le diverse regioni dell'Unione per favorire gli obiettivi del Trattato di coesione economica e sociale. In questo senso si ritiene utile rammentare che le reti transeuropee non sono un obiettivo bensì uno strumento per la realizzazione di quella coesione economica e sociale alla base del trattato UE.

Pertanto, la revisione delle TEN-T, a nostro avviso, dovrebbe avere come traguardo una tendenziale redistribuzione dei flussi di traffico verso quelle aree sottoutilizzate per uno sviluppo equilibrato di tutti territori Europei, soprattutto tra quelli nord e sud Europa. Ciò assume particolare rilevanza non solo da un punto di vista prettamente economico ma anche dal punto di vista ambientale in quanto indispensabile alla riduzione del congestionamento dei flussi di trasporto.

L'attuale conformazione delle reti TEN-T, che si ricorda devono essere intese a servizio dell'intero territorio europeo, non sembra valorizzare appieno l'area Mediterranea che rappresenta uno snodo cruciale per la crescita economica dell'Unione Europea.

Nello specifico, quindi, riteniamo che l'attuale conformazione delle reti TEN-T presenti delle criticità che, a nostro avviso, devono essere rimosse in quanto di ostacolo al perseguimento di quegli obiettivi di coesione economica sociale e di riequilibrio infrastrutturale tra le regioni e territori dell'Unione Europea.

**Si ritiene indispensabile nella revisione delle reti TEN-T, per una giusta valorizzazione del sistema portuale italiano, che nella rete "core" vi sia almeno un porto per ogni Autorità di Sistema Portuale e, in particolare, il porto di Civitavecchia, quale porto di Roma e il porto di Messina fondamentale per la continuità territoriale.**

Nell'attuale conformazione delle reti TEN-T si rileva la diversa attenzione riservata ai nodi transfrontalieri terrestri rispetto a quelli marittimi. A nostro avviso, i porti, nodi di collegamento tra l'Europa ed i Paesi vicini, meritano la stessa considerazione dei punti transfrontalieri terrestri. Indispensabile che la Commissione Europea preveda equanime

considerazione verso tutti i Paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo prevedendo, così come previsto per i collegamenti transfrontalieri terrestri, la possibilità di progetti transfrontalieri che vedano coinvolti nodi logistici, cioè porti, di Paesi vicini extra-UE origine e destinazione di collegamenti marittimi da/per i porti UE. Ciò con particolare riferimento ai porti ubicati lungo le coste del bacino del Mediterraneo e del Nord-Africa in particolare, strategici nello scenario competitivo dei prossimi anni.

Sempre con riferimento allo sviluppo di collegamenti marittimi fondamentali per il giusto e opportuno riequilibrio dei flussi di merci da/per i territori UE, a nostro avviso la vigente definizione di "Autostrade del Mare" non consente al nostro Paese, ma anche agli altri Paesi del sud-europeo, di cogliere appieno le possibilità di sviluppare rapporti economici con i Paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo né di poter cogliere le opportunità, economiche e ambientali, offerte dalle "Autostrade del Mare" per i collegamenti marittimi, e quindi tra porti, ubicati sulle coste di un medesimo Stato Membro UE. A nostro avviso, nella revisione del Regolamento 1315/2013 si dovrebbero considerare "Autostrade del Mare" i collegamenti marittimi tra tutti i porti TEN-T, indipendentemente dallo Stato Membro di appartenenza, ed i collegamenti marittimi tra questi e i porti dei Paesi vicini extra UE.

Per quanto concerne, invece, le direttrici di trasporto terrestre, riteniamo indispensabile che nella revisione delle reti si preveda espressamente di integrare nelle TEN-T i corridoi ferroviari Tirrenico e Adriatico, notoriamente le direttrici ferroviarie maggiormente interessate per la gestione dei flussi di traffico merci in entrata e in uscita sulla direttrice nord-sud. In particolare, il prolungamento della direttrice adriatica Ancona-Foggia-Lecce.

Roma, 3 novembre 2021