



COMMISSIONE EUROPEA

*Bruxelles, 4.9.2012
C(2012) 5855 final*

Signor Presidente,

la Commissione ringrazia il Senato della Repubblica per il parere sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) {COM(2011) 650 final}, e si scusa per il ritardo della presente risposta.

La Commissione desidera sottolineare che la metodologia usata per la revisione della rete TEN-T è stata specificamente concepita per garantire che la rete centrale comprenda i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della TEN-T, secondo le necessità del traffico. Sono stati inoltre previsti criteri specifici per garantire una copertura geografica equilibrata. Tuttavia, garantire l'accessibilità di tutte le regioni dell'Unione – anche quelle più periferiche e ultraperiferiche – e una maggiore coesione fra di esse è compito principale della rete globale.

Per sostenere gli interventi diretti a sviluppare i collegamenti all'interno della rete globale dovrebbero essere disponibili due fonti di finanziamento dell'UE: il futuro meccanismo per collegare l'Europa – attraverso gli innovativi strumenti finanziari – destinato principalmente ai progetti con ricavi basati sugli utenti, e il Fondo di coesione e i fondi strutturali, in particolare il Fondo europeo di sviluppo regionale. In base alla proposta di bilancio della Commissione per il periodo 2014-2020, gli Stati membri dovranno garantire un giusto equilibrio tra gli investimenti nelle reti transeuropee e nell'ambiente disponibili nell'ambito del Fondo di coesione (oltre i 10 miliardi di euro assegnati nel quadro del meccanismo per collegare l'Europa) per le infrastrutture di trasporto, e una parte del bilancio totale del Fondo europeo di sviluppo regionale di circa 170 miliardi di euro.

*Senatore Renato SCHIFANI
Presidente
Senato della Repubblica
Piazza Madama, 1
IT – 00186 ROMA*

Per quanto riguarda il caso specifico della Sardegna, le modeste dimensioni dei suoi nodi urbani e il volume relativamente esiguo di merci e/o passeggeri transitanti per i suoi porti ed aeroporti non consentono di qualificare tali nodi come nodi centrali secondo le soglie usate nella metodologia concepita per la TEN-T. Di conseguenza non hanno potuto essere inclusi in nessun corridoio. Tuttavia la Sardegna rimane ampiamente coperta dalla TEN-T globale (8 porti e 3 aeroporti). Dal punto di vista finanziario, oltre al sostegno attraverso gli strumenti finanziari del meccanismo per collegare l'Europa, lo sviluppo della rete globale in Sardegna continuerà a beneficiare del sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale. La proposta della Commissione di regolamento sul Fondo europeo di sviluppo regionale per il periodo 2014-2020 prevede, tra le priorità d'investimento, di favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T.

La Commissione ha considerato la possibilità di includere il collegamento Ancona – Bari (via Pescara) nella rete centrale, tuttavia tale opzione si è rivelata irrealizzabile.

Conformemente alla metodologia della TEN-T infatti, un porto centrale deve essere collegato direttamente a un unico nodo urbano centrale, secondo i flussi di traffico più importanti. In questo caso, il porto di Bari potrebbe essere collegato direttamente a uno dei tre seguenti nodi urbani centrali: Napoli, Roma (evitando Napoli attraverso rotte alternative) o Bologna (lungo la costa adriatica, passando anche per il porto di Ancona). Tuttavia un collegamento diretto Bari – Roma che evita Napoli non è abbastanza intenso in termini di traffico, mentre nel collegamento con Bologna la tratta Bari-Pescara-Ancona presenta flussi di trasporto merci ridotti e un traffico passeggeri pressoché nullo. Il collegamento Bari – Napoli, pur essendo ancora lungi dall'essere sfruttato appieno dal punto di vista del traffico passeggeri e del traffico merci, ha la funzione strategica di collegare la costa tirrenica con quella adriatica e inoltre si inserisce nel principale collegamento tra Bari e la Puglia, da un lato, e Roma e la metà settentrionale dell'Italia, dall'altro.


Una modifica della metodologia secondo quanto proposto dal Senato della Repubblica comporterebbe l'inclusione di qualunque collegamento diretto tra un porto centrale e un nodo urbano centrale. In questo modo però la densità della rete centrale aumenterebbe molto e si vanificherebbe l'obiettivo di individuare i collegamenti di trasporto prioritari in base ai flussi di traffico strategici e migliorarne l'efficienza.

D'altro canto, la non inclusione del collegamento Bari – Ancona nella rete centrale non comprometterebbe il potenziale di sviluppo della futura macroregione ionico-adriatica. Il collegamento costiero adriatico indicato dal Senato della Repubblica è già sufficientemente sviluppato in termini di infrastrutture ferroviarie e sono già in corso o previsti aggiornamenti di tratte stradali. Nell'ambito della TEN-T globale, il sostegno finanziario dell'UE potrebbe essere fornito per l'ulteriore sviluppo di questo collegamento, attraverso il meccanismo per collegare l'Europa o i fondi strutturali. Inoltre, potrebbe e dovrebbe essere previsto lo sviluppo di brevi rotte marittime che colleghino i porti all'interno della futura macroregione. Il sostegno finanziario del meccanismo per collegare l'Europa e dei fondi strutturali sarebbe disponibile per migliorare le infrastrutture portuali e il loro collegamento con la rete TEN-T stradale e ferroviaria. In questo contesto è importante ricordare che molti porti della futura macroregione sono porti centrali della TEN-T: Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria e i porti centrali croati ancora da individuare. Inoltre, il collegamento Bari - Napoli e il porto di Bari fanno anche parte del corridoio Helsinki – Valletta, mentre i porti di Ravenna, Venezia, Trieste e Capodistria sono inclusi sia nel corridoio baltico – adriatico sia in quello mediterraneo.

La disposizione di cui all'articolo 7, paragrafo 2, lettera c), nella sua attuale formulazione, non limita l'arco di tempo nel quale dovrebbe essere effettuata l'analisi costo-benefici sotto il profilo socioeconomico. Non esistono norme ufficiali dell'UE sull'esecuzione dell'analisi costo-benefici sotto il profilo socioeconomico, tuttavia è prassi comune sia a livello nazionale che dell'UE tenere conto dei benefici socioeconomici di lungo termine dello sviluppo dell'infrastruttura.

Nella speranza che questi chiarimenti rispondano alle osservazioni formulate dal Senato della Repubblica, auspico di poter continuare il dialogo politico su questi importanti temi.

Voglia gradire, signor Presidente, i sensi della mia più alta considerazione.



Maroš Šefčovič
Vicepresidente