



Il Presidente della Regione

Prot. RA/217542/18

Pescara, 31 luglio 2018

Al Ministro per le Politiche Europee

E, p.c. Alla Camera dei Deputati

Al Senato della Repubblica

Alla Conferenza delle Regioni e delle
Province Autonome

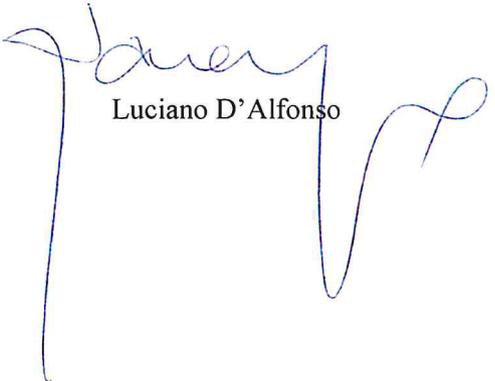
Alla Conferenza dei Presidenti delle
Assemblee legislative delle Regioni e
delle Province Autonome

Al Coordinatore della Commissione
Infrastrutture Mobilità e Governo
del Territorio

Oggetto: Osservazioni della Regione Abruzzo in merito alla proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti – COM (2018)277.

In riscontro alla nota del Segretario Generale della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome prot. n.3061/C3UE del 3 luglio 2018, concernente l'argomento in oggetto, si trasmettono, in allegato alla presente, le osservazioni proposte dalla Regione Abruzzo, ai sensi dell'art. 24, comma 3, della Legge 234/2012.

Cordiali saluti.



Luciano D'Alfonso



OSSERVAZIONI DELLA REGIONE ABRUZZO IN MERITO ALLA PROPOSTA DI
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla razionalizzazione
delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti.

(ai sensi dell'art. 24, comma 3, della Legge 234/2012)

La proposta di regolamento consente di introdurre nell'ordinamento giuridico dell'Unione Europea nuove disposizioni volte ad accelerare e armonizzare l'iter amministrativo connesso al rilascio delle autorizzazioni per l'attuazione dei progetti della rete centrale transeuropea "Core network".

Le procedure autorizzative e i rispettivi tempi incidono, in termini operativi, sia sul raggiungimento, entro il 2030, degli obiettivi di sostenibilità, attrattività e sicurezza dei sistemi di trasporto sia sotto il profilo economico in relazione all'impatto sul PIL derivante dagli investimenti necessari al completamento e al funzionamento della rete centrale.

A tale riguardo, si ritiene opportuno formulare specifiche osservazioni, allo scopo di contribuire, da una parte, alla massimizzazione dei benefici attesi dall'applicazione di quanto disposto nella proposta di regolamento in oggetto, dall'altra ad una piena conformità del progetto all'interesse nazionale.

Si propone di estendere l'ambito di applicazione del Regolamento UE anche alle parti della rete globale candidate ad essere classificate come rete centrale sulla base di quanto specificatamente disposto dall'art. 49 del Regolamento UE n. 1315/20153 o da altri documenti di indirizzo approvati dal Parlamento europeo.

Nel caso nazionale, considerati gli esiti della Risoluzione (P8_TA-PROV(2015)0383) del Parlamento europeo del 28 ottobre 2015 su una strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica (2014/2214(INI)) in relazione all'estensione dei Corridoi TEN-T, con esplicito riguardo al completamento del corridoio baltico-adriatico incluso il prolungamento dell'intera dorsale ionico-adriatica, all'ampliamento nord-sud del corridoio scandinavo-mediterraneo, al migliore collegamento tra la Penisola iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali e, in vista dell'attività di revisione del REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 inerente lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti, si propone al Governo nazionale di promuovere nell'ambito della partecipazione al processo di formazione degli atti dell'Unione europea l'estensione dell'applicazione del nuovo quadro normativo all'intera direttrice adriatica.

Ciò consentirebbe di potenziare i corridoi merci sulla fascia adriatica dell'Italia da nord a sud e lungo l'asse trasversale da est a ovest, superando gli attuali colli di bottiglia che non consentono di sfruttare la piena funzionalità e capacità delle infrastrutture esistenti.

La *ratio* della proposta scaturisce dall'esigenza di procedere al completamento funzionale dei corridoi già esistenti mediante il prolungamento da Ravenna a Brindisi del corridoio Baltico-Adriatico, l'estensione del corridoio scandinavo mediterraneo e una migliore connessione tra la penisola Iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali, così come stabilito dalla Risoluzione (P8_TA-PROV(2015)0383) del Parlamento europeo del 28 ottobre 2015 su una strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica (2014/2214(INI)), per realizzare progetti di interesse comune.

Se ciò non dovesse realizzarsi si avrebbero due diverse velocità di intervento interessanti una stessa direttrice, con conseguente impatto negativo sull'esercizio e sulla qualità del servizio ferroviario.



RELAZIONE

La rete transeuropea dei trasporti riguarda soltanto una parte delle reti di trasporto esistenti e pianificate. La rete TEN-T presenta una struttura a doppio strato, comprendente una rete globale e una rete centrale. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Nel quadro del riesame della realizzazione della rete centrale entro il 2023, la Commissione dovrebbe valutare, in cooperazione con gli Stati membri interessati, se altre parti devono essere integrate nella rete.

La rete Ten-T, nello scenario attuale dell'Abruzzo, è specificata nelle mappe e negli elenchi di cui all'allegato I e alla parte 2 dell'allegato II del Regolamento 1315/2013, in cui risulta che **i nodi e gli archi** della rete infrastrutturale della regione **appartenenti alla rete globale** sono:

- la linea ferroviaria Adriatica (Bologna – Bari) nella tratta Foggia – Ancona (trasporto passeggeri e merci);
- la linea ferroviaria Pescara – Roma (trasporto passeggeri e merci);
- Autostrada A24 (Teramo – Roma) – A25 (Magliano dei Marsi – Pescara);
- Autostrada A14 (Bologna – Taranto), in cui la tratta Ancona – Pescara è rientrata nella rete globale come strada da adeguare;
- Interporto d'Abruzzo;
- Aeroporto Internazionale d'Abruzzo.

L'obiettivo è di integrare l'attuale configurazione dei corridoi della rete transeuropea dei trasporti con:

1. prolungamento nord – sud del corridoio scandinavo – mediterraneo al tratto Ancona – Pescara – Bari e del corridoio Baltico – Adriatico all'intero versante adriatico italiano;
2. diramazione del corridoio mediterraneo che realizzi la relazione tra la penisola iberica (Mediterraneo Occidentale), la Regione Lazio, la Regione Abruzzo (Mare Adriatico) e le Regioni dei Balcani (Croazia, Bosnia – Erzegovina, Montenegro, Albania, Slovenia, Grecia, Serbia fino a raggiungere la Romania).

Le autostrade A24 e A25, consentono il più veloce collegamento trasversale nel territorio nazionale e sono considerate opere strategiche per le finalità di protezione civile per effetto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 ottobre 2003.

Con riferimento alla ferrovia Adriatica (Bologna – Ancona – Porto d'Ascoli – Pescara – Vasto S. Salvo – Bari), essa ha una lunghezza di 650 km e collega i principali centri abitati costieri, ad alta rilevanza turistica, localizzati lungo il versante adriatico. Una parte di essa, nello specifico, la tratta Foggia – Bari – Taranto già risulta appartenente al Core Corridor Scan – Med, mentre la tratta Foggia – Ancona risulta al momento classificata nella rete Comprehensive (globale).



RFI, sulla base di evidenti aspetti di continuità della direttrice adriatica oltre che in ragione dei collegamenti ai porti e terminali Core di Ancona, Bari e Taranto, ha richiesto al Coordinamento europeo del Core Corridor Scandinavo – Mediterraneo che la tratta Ancona – Foggia sia inclusa nel tracciato del corridoio in quanto necessaria per la piena funzionalità dello stesso.

La linea elettrificata, con scartamento di 1.435 mm, è a doppio binario per la quasi totalità della sua estensione, tranne nella tratta Termoli - Lesina, in cui l'infrastruttura diventa a semplice binario, costituendo un collo di bottiglia per l'intero corridoio ferroviario. La linea ferroviaria costituisce un importante corridoio merci, interessato da elevati flussi di traffico. Essa appartiene infatti alla rete fondamentale nazionale¹, è dotata del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), tecnologia armonizzata con lo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie ERTMS. Tra le opere in corso di realizzazione, dotate di copertura finanziaria, c'è la **velocizzazione dell'asse Bologna - Bari - Lecce**, che si sta ottenendo attraverso interventi puntuali², mirati anche al **potenziamento della modalità ferroviaria in termini di lunghezza dei moduli, sagoma e peso assiale**. In merito al trasporto delle merci, l'estensione del corridoio si concretizza quale **integrazione degli archi di connessione Bologna/Ancona – Pescara – Foggia/Bari/Taranto nella rete centrale**. al fine di poter includere nella rete centrale l'arco terrestre e marittimo come connessione dell'area evidenziata in figura 6 ai porti "Core" di Ravenna/Ancona e di Bari/Taranto.

Specificatamente, nell'Abruzzo costiero, si localizzano le attività a maggior incidenza industriale e turistica e la produttività degli impianti industriali tra i più grandi dell'Italia centrale, è legata ad un'infrastruttura adeguata alle più moderne esigenze richieste per il trasporto delle merci, affinché non si compromettano la competitività ed anche la convenienza nell'utilizzare il vettore ferroviario. L'importanza del corridoio merci, per lo sviluppo economico nazionale ed europeo, è comprovato anche dai programmi dalle istituzioni nazionali e gestori dell'infrastruttura, che **stanno realizzando la velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna – Lecce con interventi puntuali ed il potenziamento della linea in termini di lunghezza dei moduli, sagoma e peso assiale**.

L'integrazione del tratto Foggia – Ancona alla rete centrale contribuisce a conferire all'intera linea adriatica la stessa priorità di intervento, con conseguente ottimizzazione della capacità sulla stessa.

Infatti, così come ad oggi previsto dal Regolamento EU 1315/2013, **la ferrovia adriatica** risulta, in parte appartenente alla rete centrale e, in parte, a quella globale. Essa **attualmente presenta lungo il suo sviluppo, disomogeneità infrastrutturali e funzionali**, con una capacità che varia (treni/giorno), assumendo valori inferiori nel tratto abruzzese/molisano. La presenza di tale strozzatura ostacola il pieno sfruttamento della capacità sull'intera linea.

La proposta dell'Abruzzo è volta a superare le limitazioni dell'infrastruttura ferroviaria adriatica per il trasporto merci.

I benefici attesi si manifestano attraverso l'incremento della capacità complessivamente disponibile sull'asse nord – sud, così come si rende possibile una redistribuzione e ad una ripartizione dei flussi merci, limitando il fenomeno di congestione e di concentrazione dei flussi

¹ Classificazione delle linee ferroviarie, riportata nel D.M. 18.8.2006 del Ministero dei Trasporti.

² Documento di economia e finanza 2015, Allegato "Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti", Ministero dell'Economia e delle Finanze.



nel corridoio tirrenico. In aggiunta, aumenta la quota di trasporto ferroviario delle merci, che in Italia, è ben al di sotto della media UE e dei principali Paesi europei³.

Per quanto concerne **l'alta velocità ferroviaria per il trasporto passeggeri**, l'Abruzzo ritiene indispensabile l'inclusione del tratto Bari – Pescara – Ancona – Bologna come elemento di connessione, da un lato, alla esistente rete dell'alta velocità, nei nodi di Bologna /Venezia e dall'altro ai nodi di Bari/Taranto. Ciò risulta indispensabile allo sviluppo economico e sostenibile delle aree che la “Direttrice Adriatica” attraversa, nonché al **soddisfacimento di esigenze di mobilità di elevata qualità per un territorio ad alta rilevanza turistica.**

Nella rete globale si trova anche la **linea ferroviaria Roma – Pescara** che necessita di **adeguamenti**, per consentire una competitiva connessione del versante adriatico all'esistente rete ad alta velocità Napoli – Roma – Bologna – Milano, che attualmente avviene prevalentemente con la modalità stradale, a causa delle scarse prestazioni consentite dall'infrastruttura ferroviaria. **La linea ferroviaria Roma – Pescara**, appartiene alla rete complementare secondaria⁵, è lunga 240 km, elettrificata a 3000 volt in corrente continua ed è attrezzata con il SCMT. La linea è a semplice binario tranne per il tratto da Roma a Lunghezza (15 km) in cui è a doppio binario.

L'Abruzzo ritiene pertanto indispensabile far riconoscere le proprie priorità in vista del riesame della Rete Centrale, previsto nel 2023 dalla Commissione Europea.

La proposta di includere nella rete centrale anche i collegamenti trasversali su ferro (ferrovia Roma – Pescara) e su gomma (A24 e A25) consiste nel realizzare un'opportunità di trasporto intermodale tra Stati membri e paesi vicini, con la diramazione del corridoio Mediterraneo verso l'Italia centrale ed i Balcani, in una visione di **completamento funzionale dei corridoi già esistenti.**

Si inseriscono così nuove linee marittime, tra la Spagna e i Balcani, **perseguendo un riequilibrio dei flussi merci marittimi nella direzione est – ovest**, con conseguente incremento di competitività dei porti mediterranei rispetto a quelli dell'Europa centro - settentrionale. La sezione trasversale più veloce di trasporto terrestre del corridoio è l'asse stradale E80 (Autostrada A24 – A25) che consente il collegamento tra il porto di Civitavecchia e il sistema porto di Ortona/Interporto d'Abruzzo, considerato come la porta di accesso verso l'est Europa. Infine si sottolinea che **riguardo le autostrade A24 e A 25 esse sono considerate opere strategiche per le finalita' di protezione civile per effetto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 ottobre 2003.** L'Abruzzo, sede del miglior collegamento trasversale Adriatico – Tirreno su gomma **in quanto risulta essere il più veloce nel territorio nazionale.**

I vantaggi principali del transito dei flussi merci sul corridoio proposto risiedono nella riduzione dei tempi di percorrenza, dei costi del trasporto e delle esternalità, soprattutto in termini di emissioni di CO₂ rispetto al trasporto tutto stradale o ferroviario, nonché un incremento della sicurezza dei trasporti. Con lo sviluppo dell'intermodalità si ottiene il riequilibrio delle modalità a favore del trasporto ferroviario e marittimo. I modelli di sviluppo locale risulterebbero condizionati, migliorerebbero l'occupazione e la ricchezza dei territori interessati in sintonia con lo sviluppo ambientale sostenibile.

³ Fonte: Documento di Economia e Finanza 2015, Allegato “Programma delle infrastrutture strategiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”, Ministero dell'Economia e delle Finanze.