



Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali
Divisione IV – reti e corridoi transeuropei

SCHEMA INFORMATIVA
SULLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
SUGLI
ORIENTAMENTI DELL'UNIONE PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANS EUROPEA DEI
TRASPORTI
DOC15629/11- COM(2011) 650
ai sensi dell'art. 4-quater della legge 4 febbraio 2005 n. 11

1. PREMESSA

Il riesame della politica in materia di rete transeuropea di trasporto (TEN-T) scaturisce dalla volontà di rilanciare il processo di crescita, competitività e sviluppo previsto dalla strategia Europa 2020. Esso risente tuttavia anche della valutazione circa l'insoddisfacente raggiungimento degli obiettivi posti negli ultimi due decenni di politica europea nei trasporti, laddove, laddove il ruolo dell'Europa è stato soprattutto quello di ente co-finanziatore dei progetti nazionali, piuttosto che di soggetto in grado di determinare una coerente visione di sviluppo delle infrastrutture di interesse europeo.

Il regolamento in questione, e il collegato strumento finanziario COM (2011)665 "Connecting Europe Facility", rafforzano la governance alla Commissione europea attraverso il meccanismo che regola l'individuazione delle sezioni che costituiscono i corridoi multimodali di trasporto, nonché attraverso la previsione di ulteriori criteri che, a partire dal 2014 in poi, regoleranno l'eleggibilità ai contributi comunitari (analisi costi benefici positiva, bancabilità, effettiva disponibilità delle risorse nazionali da parte dello Stato membro, ecc.).

Ciò detto, la proposta europea rappresenta comunque un punto di equilibrio tra le istanze di alcuni grandi Stati dell'Europa centrale che chiedevano di concentrare lo sforzo finanziario europeo in opere da realizzarsi nel breve periodo per l'ammodernamento della rete esistente e, in particolare, per la rimozione di singoli colli di bottiglia, e le richieste di alcuni Stati periferici, interessati alla realizzazione di nuove infrastrutture destinate al superamento dei valichi transfrontalieri, in un orizzonte di investimenti di medio-lungo periodo

a) valutazione complessiva del progetto con riferimento all'interesse nazionale

La proposta di revisione della rete TEN-T avanzata dalla Commissione europea dopo un lungo confronto con gli Stati membri 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.

Il punto di approdo dell'elaborazione comunitaria ruota intorno ai due distinti livelli di rete di trasporto transeuropeo (rete di globale e rete centrale) che assolvono a obiettivi diversificati ma convergenti. La rete globale è di competenza soprattutto dei singoli Stati e risponde alle esigenze di coesione territoriale, economica e sociale. La rete centrale, per contro, individua i collegamenti essenziali a

livello europeo, quelli, in altri termini, che servono a garantire la piena e libera circolazione di merci e passeggeri a livello UE27.

Tale distinzione costituisce il risultato di posizioni tra loro largamente differenziate espresse dai singoli Paesi: in estrema sintesi, il negoziato ha visto la contrapposizione di Stati centrali (dotati di un sistema “maturo” di reti di trasporto, spesso gravato di intensi flussi di traffici di attraversamento e caratterizzato da limiti di capacità ormai raggiunti) rispetto a Stati periferici, con reti di trasporto meno sviluppate e che necessitano di essere raccordate alla rete centrale mediante collegamenti transfrontalieri.

La soluzione di compromesso consiste nell’aver tenuto conto (anche e soprattutto a seguito della pressante richiesta dell’Italia) dei progetti prioritari già avviati (per l’Italia Torino-Lione, Brennero, Trieste -Divača, ecc).

Tuttavia le sezioni di tali progetti prioritari sono stati organizzati in nuovi “corridoi prioritari” che tengono conto dei flussi di traffico reali, che intercorrono tra i principali “nodi”. Nel processo di selezione adottato dall’esecutivo comunitario, le infrastrutture di interesse europeo che appartengono alla rete globale, e, segnatamente, alla “rete dei corridoi prioritari” sono state, infatti, individuate a partire dai principali nodi urbani (capitali europee e città con popolazione superiore a un 1 milione di abitanti).

L’individuazione del tracciato dei “corridoi” si basa sulla identificazione dei principali assi infrastrutturali (stradali e ferroviari) che collegano i suddetti nodi urbani. Ad ogni “nodo urbano” è stato associato un aeroporto prioritario. Per i porti e per gli interporti prioritari, la selezione è stata condotta sulla scorta di specifiche soglie dimensionali, riferiti ai volumi di merci movimentate.

L’applicazione dei criteri metodologici, nel corso del processo di consultazione con gli Stati membri, ha in parte consentito di tenere conto delle specifiche realtà territoriali, senza tuttavia perdere di vista il disegno di dare concretezza alla comune volontà di un’ effettiva politica europea dei trasporti.

Inoltre, la proposta di regolamento in esame introduce il principio della revisione dinamica dei criteri metodologici sottesi alla individuazione della “Core Network” e tale flessibilità, in ingresso e in uscita, impegna la Commissione e gli Stati membri al rispetto delle reciproche obbligazioni in termini di programmazione interventi e dei relativi investimenti.

L’articolo 56 del regolamento conferisce alla Commissione l’ apposita delega per adeguare la rete europea di trasporto al fine di tenere conto dell’evoluzione dei traffici e dello stato di realizzazione della stessa.

Con riferimento al periodo di programmazione 2007-2013, la leva finanziaria europea è stata resa più significativa, aumentando del 10% gli attuali scaglioni di co-finanziamento TEN-T 2014-2020, e pertanto:

- per i progetti di interesse comune, il contributo europeo passa dal 10% al 20%;
- per i progetti di interesse comune che insistono sulla rete prioritaria (Core Network), passa dal 20% al 30%;
- infine, per i progetti transfrontalieri della rete prioritaria, il contributo TEN-T passa dal 30% al 40%.

Quest’ultimo aspetto è di particolare interesse per l’Italia, attualmente impegnata in due importanti opere ferroviarie di attraversamento dei confini nazionali, una verso la Francia (Torino-Lione), l’altra verso l’Austria (tunnel di base del Brennero), che si proiettano oltre il 2020 e che necessitano di congrui contributi comunitari a valere sul prossimo programma quadro..

Infine, l’ ulteriore elemento innovativo introdotto nella politica europea dei trasporti è rappresentato dall’articolo 7 del nuovo Regolamento TEN-T (COM-2011-650) che condiziona , l’accesso ai fondi

europei alla previa dimostrazione che i progetti candidati al co-finanziamento abbiano superato l'analisi costi benefici con un valore netto attualizzato positivo (positive net present value).

Questa norma potrebbe risultare problematica in sede di partecipazione ai bandi europei, soprattutto per i progetti ferroviari, dove l'investimento in capitale fisso non è mai ammortizzato, se non in periodi lunghi.

b) impatto sull'ordinamento interno sui cittadini sulle imprese;

Le nuove linee guida in materia TEN-T sono state adottate sotto la veste giuridica del regolamento anziché della decisione, il che rende le nuove norme cogenti verso tutti i soggetti pubblici e privati

L'impatto con le norme nazionali è sia di tipo diretto che indiretto.

In modo diretto, in quanto il testo del decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 161 recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici" prevede al Capo IV, due articoli (41 e 42) che danno priorità agli interventi compresi nella programmazione nazionale delle opere strategiche (Legge Obiettivo) che siano coerenti con le reti TEN-T, e, in particolare, con la Core TEN-T network

In modo indiretto, in quanto la proposta di regolamento considera fondamentale il concetto strategico di "corridoio", cioè delle direttrici multimodali nell'ambito della rete centrale, che connettendo gli Stati membri, rafforzano il mercato unico. Quanto sopra dovrebbe indirizzare i provvedimenti da adottare, sia in ambito nazionale che regionale, verso il miglioramento del sistema di trasporto e logistico, finalizzandolo ad una riduzione dei costi e al miglioramento dei livelli di produttività e competitività.

c) tabella di concordanza

Non si rinvengono norme nazionali da armonizzare con la proposta di regolamento in esame.