

REGIONE
ABRUZZO



SCHEMA DI LAVORO

L'Abruzzo nella Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T): dal progetto politico alla fase attuativa



Il presente dossier è composto da 9 pagine.

www.laregionedicelaregionefa.it

Gennaio 2016

INDICE

1. La Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T).
2. La Strategia Macroregionale adriatico – ionica.
3. Emendamento approvato dal Parlamento Europeo nella Plenaria del 28.10.2015.
4. Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015.
5. La Rete TEN-T: dal progetto politico alla fase attuativa.

1. La Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T)

Lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) è stabilito nel REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 dicembre 2013 in cui sono specificate le priorità per la realizzazione della rete che **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.

I corridoi della rete centrale costituiscono lo strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto nel capo IV del citato regolamento (UE) n. 1315/2013. Per la realizzazione della rete centrale sono stati creati nove corridoi principali di trasporto, con la collaborazione di Stati membri e soggetti interessati.

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;
- la linea ferroviaria Pescara – Roma;
- 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.

Il Regolamento fissa al 2030 il termine per dare completata la rete Core, al 2050 quello per la rete Comprehensive. Le reti dovranno conformarsi a caratteristiche tecniche prestabilite, che, per le ferrovie, riguardano il tipo di elettrificazione, l'ERTMS, il carico assiale e il modulo minimo. Per le autostrade, la presenza di aree di riposo ogni 100 chilometri e di distributori di carburanti puliti, nonché la dotazione di tecnologie intelligenti. Il medesimo Regolamento contiene inoltre misure volte a rimuovere i colli di bottiglia e rendere più fluido ed efficiente il traffico di merci e il trasporto di passeggeri, attraverso l'intermodalità e il sostegno alla realizzazione di collegamento di porti e aeroporti alla rete TEN-T nonché all'integrazione dei nodi urbani.

2. La Strategia Macroregionale adriatico – ionica (SWD (2014) 190 final)

L'istituzione di una macroregione tende a creare uno spazio comune d'azione in cui realizzare uno stadio più avanzato di integrazione politica ed economica dei Paesi aderenti, al fine di individuare ed attivare strategie di sviluppo rientranti nell'obiettivo della coesione territoriale previsto nel Trattato di Lisbona. La macroregione, infatti, è un'area che include territori di diversi paesi o regioni associati da una più sfide e caratteristiche comuni, geografiche, culturali ed economiche.

La "Strategia macroregionale Adriatico-Ionica" (EUSAIR) è la prima con un numero così elevato di paesi extraunionali (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Serbia) che hanno collaborato con Stati membri dell'UE (Croazia, Grecia, Italia e Slovenia) e si concretizza in uno spazio funzionale definito dai bacini dei mari Adriatico e Ionico comprendente anche le zone terrestri e costiere, in cui risiedono oltre 70 milioni di persone. I temi principali della Strategia sono: crescita blu, connettività terra-mare, connettività dell'energia, protezione dell'ambiente e turismo sostenibile, tutti settori destinati a svolgere un ruolo cruciale nel creare posti di lavoro e stimolare la crescita economica nella regione. Le origini risalgono all'iniziativa Adriatico Ionica (IAI), nonché alla strategia marittima per il mare Adriatico e il Mar Ionio, adottata dalla Commissione il 30 novembre 2012.

Il Consiglio europeo del 13-14 dicembre 2012 ha chiesto alla Commissione di presentare una strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica entro la fine del 2014, sulla base delle esperienze delle regioni del Danubio e del Mar Baltico. La strategia avviata ha tenuto conto dei risultati della consultazione pubblica online delle parti interessate effettuata tra il settembre 2013 e il gennaio 2014, nonché delle discussioni della conferenza conclusiva delle parti interessate del 6 e 7 febbraio 2014 ad Atene. Il 17 giugno 2014, COM (2014) 357 final, la Commissione Europea ha pubblicato la Comunicazione relativa alla strategia dell'Unione europea per la regione adriatica e ionica e il connesso Piano d'Azione (SWD (2014) 190 final).

Il 24 ottobre 2014 il Consiglio Europeo ha approvato la Strategia UE della Macroregione adriatico – ionica e il lancio ufficiale è avvenuto a Bruxelles il 18 novembre 2014.

Ciascun elemento del piano d'azione è coordinato da una coppia di paesi (uno Stato membro dell'UE e un paese non UE):

1. la Grecia e il Montenegro sulla "crescita blu",
2. l'Italia e la Serbia sul tema "Collegare la regione" (reti dei trasporti e dell'energia),
3. la Slovenia e la Bosnia-Erzegovina sulla "qualità ambientale",
4. la Croazia e l'Albania sul "turismo sostenibile".

3. Emendamento approvato dal Parlamento Europeo nella seduta Plenaria del 28.10.2015

RELAZIONE su una strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica

(A8-0279/2015)

Ivan JAKOVČIĆ

21.10.2015

A8-0279/2

Emendamento 2

Michela Giuffrida, Andrea Cozzolino, Mercedes Bresso, Antonio Tajani, David-Maria Sassoli, Gianni Pittella, Patrizia Toia, Elisabetta Gardini e altri

Relazione

A8-0279/2015

Ivan Jakovčić

Strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica
2014/2214(INI)

Proposta di risoluzione

Paragrafo 58

EN

IT

Amendment

Emendamento

58. Underlines the importance of connecting maritime transport routes and ports with other parts of Europe and the relevance of interconnections with TEN-T corridors; calls on the participating countries to focus their efforts on implementing projects that are covered by the current TEN-T network and other interventions for its proposed extension to South-Eastern Europe/the Eastern Adriatic coast, and which are able to close the network gap existing in the Adriatic-Ionian area; invites the countries involved therefore to identify priority infrastructure projects of regional and European added value and suggests that attention be paid inter alia to:

(i) completing the Baltic-Adriatic corridor, ***including the extension of the entire***

58. pone l'accento sull'importanza di collegare le rotte del trasporto marittimo e i porti con altre parti d'Europa, nonché sulla rilevanza delle interconnessioni con i corridoi TEN-T; invita i paesi partecipanti a concentrare i loro sforzi sull'attuazione dei progetti che rientrano nell'attuale rete TEN-T e di altri interventi legati alla proposta di estensione di tale rete all'Europa sud-orientale/Adriatico orientale, i quali permettono di colmare il divario in termini di reti esistente nell'area adriatico-ionica; invita pertanto i paesi interessati a identificare i progetti infrastrutturali prioritari che apportano valore aggiunto regionale ed europeo e consiglia di prestare attenzione, tra l'altro, a quanto segue:

i) completamento del corridoio baltico-

Ionian-Adriatic dorsal,

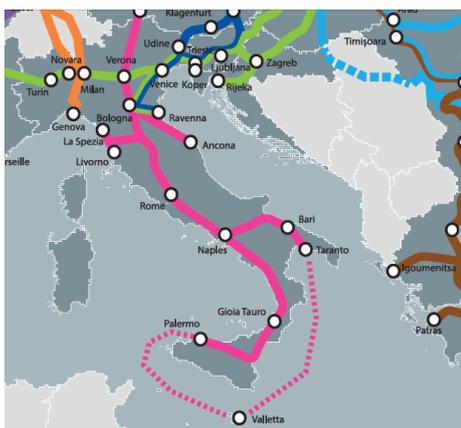
- (ii) the North-South extension of the Scandinavian-Mediterranean corridor,
- (iii) the establishment of an Alpine-Western Balkans rail freight corridor,
- (iv) a better connection between the Iberian peninsula, central Italy and the Western Balkans,
- (v) implementing a road connection in the Balkan area between the port system and inside countries, as well as an interconnection with the Rhine-Danube corridor,
- (vi) improving port facilities for better connections between the two coasts on the Adriatic, and the preparation of a joint strategy by the managing boards of the North Adriatic ports for the more comprehensive supply of import goods to Central Europe;

adriatico, incluso il prolungamento dell'intera dorsale ionico-adriatica,

- ii) ampliamento nord-sud del corridoio scandinavo-mediterraneo,
- iii) creazione di un corridoio di trasporto su rotaia Alpi-Balcani occidentali,
- iv) migliore collegamento tra la Penisola iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali,
- v) creazione di un collegamento su strada nell'area balcanica tra il sistema portuale e i paesi interni e di un'interconnessione con il corridoio Reno-Danubio,
- vi) potenziamento delle strutture portuali per un migliore collegamento delle due sponde dell'Adriatico ed elaborazione di una strategia comune da parte dei consigli di amministrazione dei porti dell'Adriatico settentrionale per garantire un approvvigionamento più completo di merci di importazione all'Europa centrale;

IERI

I CORRIDOI NELLA MACROREGIONE ADRIATICO - IONICA



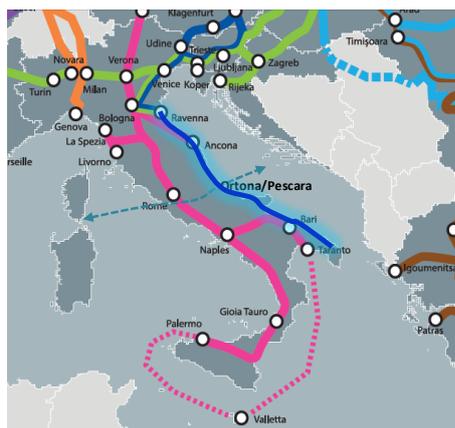
FONTE: COMMISSIONE EUROPEA

LEGENDA

- CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO
- CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO
- CORRIDOIO MEDITERRANEO
- CORRIDOIO ORIENTALE/MEDITERRANEO ORIENTALE
- CORRIDOIO RENO-DANUBIO

OGGI DOPO L'APPROVAZIONE

APPROVAZIONE DA PARTE DEL PARLAMENTO EUROPEO DELL'ESTENSIONE DEI CORRIDOI NELLA MACROREGIONE ADRIATICO - IONICA



FONTE: ELABORAZIONE SU BASE DATI COMMISSIONE EUROPEA

LEGENDA

- i) completamento del corridoio baltico-adriatico, includendo l'estensione dell'intera dorsale ionico-adriatica
 - ii) ampliamento nord-sud del corridoio scandinavo-mediterraneo,
 - iv) migliore collegamento tra la Penisola iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali
- CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO
 - CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO
 - CORRIDOIO MEDITERRANEO
 - CORRIDOIO ORIENTALE/MEDITERRANEO ORIENTALE
 - CORRIDOIO RENO-DANUBIO

4. Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015

L'appartenenza ai Corridoi ha rilevanti effetti anche nella programmazione nazionale e regionale oltre che comunitaria in termini di opportunità di miglioramento dei sistemi di trasporto. Si rileva, infatti, una sovrapposizione tra la pianificazione nazionale e quella derivante dall'applicazione delle direttive europee: il Governo italiano ha orientato gran parte delle proprie scelte di investimento al perseguimento degli obiettivi comunitari della Commissione europea strategici nell'ambito dei Corridoi TEN-T, come emerge chiaramente dal recente Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015.

All'interno dell'allegato si esplicitano i tracciati dei corridoi che interessano l'Italia e l'elenco dei progetti:

Corridoio Baltico – Adriatico

ALLINEAMENTO:

Gdynia – Danzica – Katowice/Sławków
Danzica – Varsavia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Vienna
Stettino/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava
Katowice – Žilina – Bratislava – Vienna
Vienna – Graz – Villach – Udine – Trieste
Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna
Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria/Trieste

Corridoio Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Saragozza – Tarragona
Siviglia – Bobadilla – Murcia
Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona
Tarragona – Barcellona – Perpignan – Marsiglia/Lione – Torino – Novara – Milano –
Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria - Lubiana – Budapest
Lubiana/Fiume – Zagabria – Budapest – frontiera UA

Corridoio Scandinavia – Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Frontiera RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stoccolma – Malmö
Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg
Malmö – Copenaghen – Kolding/Lubecca – Amburgo – Hannover
Brema – Hannover – Norimberga
Rostock – Berlino – Lipsia – Monaco
Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze
Livorno/La Spezia - Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta
Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

Corridoio Reno – Alpi

ALLINEAMENTO:

Genova – Milano – Lugano – Basilea
Genova – Novara – Briga – Berna – Basilea – Karlsruhe – Mannheim – Mainz –
Coblenza – Colonia
Colonia – Düsseldorf – Duisburg – Nimega/Arnhem – Utrecht – Amsterdam
Nimega – Rotterdam – Vlissingen
Colonia – Liegi – Bruxelles – Gand
Liegi – Anversa – Gand – Zeebrugge

5. La Rete TEN-T: dal progetto politico all'attuazione

Il progetto politico di assicurare la connettività dell'Abruzzo alle maggiori direttrici di trasporto nazionali ed europee è stato approvato dal Parlamento europeo lo scorso 28 ottobre, in Seduta Plenaria, in cui si è votato sull'emendamento riguardante l'estensione dei corridoi europei dei trasporti, proposto su impulso del Presidente della Regione Abruzzo.

Il Parlamento europeo ha così richiamato l'attenzione su questo specifico argomento, con l'effetto di suscitare una reazione, negli altri organi europei e governi nazionali, di produzione documentale e progettuale per realizzare le strategie comunitarie nell'ambito dei sistemi di trasporto inclusi nella rete TEN-T.

Da qui il passaggio dal progetto politico a quello tecnico: sviluppare rapporti di collaborazione costruttiva con i territori vicini e lavorare nei piani di attuazione nazionali ed europei che, come indicato nel Regolamento UE n. 1315/2013 per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti, sono di assoluta rilevanza in sede di riesame dell'integrazione e realizzazione della rete centrale (TEN-T Core).

Si rileva una sovrapposizione tra la pianificazione nazionale e l'applicazione delle direttive europee. Il Governo italiano, infatti, ha orientato gran parte delle proprie scelte di investimento al perseguimento degli obiettivi comunitari della Commissione europea strategici nell'ambito dei Corridoi TEN-T.

I progetti riguardano l'ammodernamento di linee ferroviarie, arterie stradali, porti e aeroporti, unitamente al miglioramento della navigazione marittima, aerea e del trasporto multi-modale. Le reti devono conformarsi a caratteristiche tecniche prestabilite, dall'ERTMS, carico assiale e modulo minimo per le ferrovie, alle opere di potenziamento dei porti e di miglioramento dell'accessibilità nautica. Sono privilegiati i progetti utili a rimuovere i colli di bottiglia e rendere più fluido ed efficiente il traffico di merci e il trasporto di passeggeri.

E' in atto un'opera di standardizzazione su segnaletica, sicurezza e parametri di costruzione, per costruire una rete che garantisce una connettività capillare dall'Europa centro occidentale, sud orientale e balcanica, fino a quella che allora era l'Unione Sovietica.

Con specifico riferimento alle caratteristiche della rete ferroviaria, attualmente ci sono delle criticità ad esempio nella lunghezza massima dei treni, che incidono, sotto il profilo strategico, soprattutto nelle direttrici di collegamento del Mezzogiorno ostacolandone le potenzialità.

L'Abruzzo nella Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T): dal progetto politico alla fase attuativa

L'Abruzzo si avvia, dunque, a sviluppare un rapporto di collaborazione progettuale con una pluralità di soggetti diversi per potere, funzione, rappresentatività e nazionalità, con l'obiettivo di condizionare, attraverso una programmazione congiunta di più soggetti e territori, l'assegnazione di una quota significativa di risorse destinate alla realizzazione della rete TEN-T.

CONTATTI

Evelina D'Avolio

evelina.davolio@regione.abruzzo.it

0857672278

3286682928

LINK

<http://www.laregionedicelaregionefa.it/content/labruzzo-fuori-dallisolamento-nella-rete-transeuropea-dei-trasporti>

www.laregionedicelaregionefa.it