

SENATO DELLA REPUBBLICA
——— XVII LEGISLATURA ———

Martedì 25 giugno 2013

alle ore 9,30 e 16

49^a e 50^a Seduta Pubblica
———

ORDINE DEL GIORNO

- I. Seguito della discussione di mozioni sul corridoio ferroviario Adriatico**
(testi allegati)

- II. Comunicazioni del Presidente del Consiglio dei Ministri in vista del Consiglio europeo del 27 e 28 giugno 2013** *(alle ore 16)*

MOZIONI SUL CORRIDOIO FERROVIARIO ADRIATICO

(1-00037) (14 maggio 2013)

TOMASELLI, FABBRI, SANGALLI, ESPOSITO Stefano, PEZZOPANE, PUGLISI, PEGORER, GRANAIOLA, D'AMBROSIO LETTIERI, NENCINI, SONEGO, D'ADDA, LATORRE, GHEDINI Rita, VERDUCCI, MORGONI, RUTA, COLLINA, BERTUZZI, VACCARI, PAGLIARI, CHIAVAROLI, AMATI - Il Senato,

premessi che:

nell'ambito della programmazione finanziaria pluriennale per il periodo 2014-2020, la Commissione europea ha annunciato, tra le sue proposte di regolamenti per collegare l'Europa, la creazione di un nuovo strumento a livello europeo per finanziare le infrastrutture prioritarie per l'Unione europea (UE) in diversi settori, tra i quali quello dei trasporti;

in particolare, questo nuovo strumento, denominato "Meccanismo per collegare l'Europa", sosterrà le infrastrutture aventi una dimensione europea e a livello del mercato unico, indirizzando il sostegno della UE alle reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020 e per le quali si giustifica maggiormente un'iniziativa a livello europeo;

tale strumento disporrà di una dotazione di 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui saranno assegnati al settore dei trasporti 31,7 miliardi, 10 miliardi dei quali specificamente destinati ad investimenti in infrastrutture collegati ai trasporti ammissibili nell'ambito del fondo di coesione. Assieme al Meccanismo per collegare l'Europa, sono stabilite le priorità per il finanziamento europeo delle infrastrutture di trasporto;

tra i richiamati regolamenti per collegare l'Europa, la "proposta di regolamento del Parlamento europeo e Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti", al punto 3.3, precisa che "lo sviluppo coordinato di una rete transeuropea dei trasporti per sostenere i flussi di traffico all'interno del mercato unico europeo e la coesione economica, sociale e territoriale all'interno dell'Europa esige che vengano prese iniziative a livello dell'Unione europea, in quanto esse non possono essere prese individualmente dai singoli Stati membri. Ciò è particolarmente vero per le tratte transfrontaliere"; tale proposta è orientata alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti, basato su una rete di trasporto completa, interconnessa ed intermodale, che coinvolge le infrastrutture ferroviarie, marittime, aeree e viarie di tutti gli Stati membri, capace di contribuire al miglioramento della libera circolazione di merci, servizi e persone sia all'interno degli stessi Stati membri, sia tra di loro, sia con i Paesi confinanti, favorendo in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale;

nella proposta è previsto un aumento delle risorse europee per la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti Ten-T, nonché un aumento delle quote di cofinanziamento variabile dal 20 al 40 per cento a seconda che si tratti di progetti

di interesse comune, legati alla rete centrale o transfrontalieri della rete prioritaria;

tra i progetti restano confermati come prioritari quelli già avviati, quali la tratta Torino-Lione, Brennero, Trieste-Divaca, nell'ambito del corridoio 3 Mediterraneo; viene inoltre introdotta la tratta Bari-Napoli nell'ambito del corridoio 5 Helsinki-La Valletta;

con particolare riferimento al trasporto ferroviario gli organi europei hanno previsto requisiti specifici. In particolare è fatto obbligo agli Stati membri di garantire che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme alle norme europee in materia di interoperabilità, scartamento, elettrificazione, linee percorse da treni merci convenzionali, prestando particolare attenzione all'impatto del rumore causato dal trasporto ferroviario;

nella seduta del 18 gennaio 2012 della 8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato è stata approvata la risoluzione, Doc. XVIII, n. 125, con la quale si è espresso parere favorevole alla richiamata "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (n. COM (2011) 650 definitivo)", osservando tuttavia, tra l'altro, che in previsione "di una rapida approvazione, da parte dell'Unione europea, della macroregione adriatico-ionica, sollecitata dalle mozioni recentemente approvate all'unanimità dal Senato" nella seduta dell'11 gennaio 2012, "si ritiene opportuno un supplemento di istruttoria svolta a livello di Unione europea sulla metodologia applicata per la definizione dei tracciati affinché, nelle attività di verifica che si andranno a realizzare entro il 2020, la prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico (n. 1) lungo la dorsale adriatica comprenda la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, in quanto tale prosecuzione costituisce elemento centrale per il sistema dei collegamenti all'interno della Macroregione e per il successo della stessa. Essa è di fondamentale importanza anche alla luce del fatto che nella nuova rete centrale non è più previsto il vecchio corridoio n. 8 Bari-Varna, che svolgeva un ruolo strategico nel collegamento tra le regioni che si affacciano sul Mar Mediterraneo e le regioni balcaniche";

la realizzazione della linea alta velocità/alta capacità sull'intera dorsale adriatica è indubbiamente riconducibile alla strategia della macroregione adriatico-ionica, la quale rappresenta senz'altro un'opportunità per il nostro Paese di prendere parte a quel grande processo di coesione europeo già avviato con successo in Europa con l'approvazione delle strategie macroregionali del Danubio e del Baltico, quali strumenti innovativi per le politiche di coesione e cooperazione territoriale tra Stati e Regioni ai fini del conseguimento di obiettivi comuni di sviluppo;

il prolungamento del corridoio baltico-adriatico (n. 1) ha un'importanza strategica per l'Italia perché consentirebbe un collegamento, ad elevati *standard* di qualità, tra il mare del Nord ed il mare Adriatico, favorendo altresì il collegamento tra i diversi distretti produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, in modo da incentivare le attività logistiche a sostegno della produzione e dell'*export*, intercettando le

aree a forte sviluppo dell'Est e del Nord-Est Europa, facendo del Mediterraneo e dell'Italia una grande piattaforma logistica e il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente;

nelle conclusioni del Consiglio europeo del 13/14 dicembre 2012, il Consiglio ha individuato il 2014 come termine entro il quale dovrà essere presentata, a cura della Commissione, la nuova strategia UE per la regione adriatica e ionica, rinviando alle conclusioni dello stesso Consiglio di giugno 2011 ove si invitavano gli Stati membri a proseguire i lavori, in cooperazione con la Commissione, sulle future strategie macroregionali, in particolare per la regione adriatica e ionica;

nella stesse conclusioni, il Consiglio, approvando la strategia macroregionale danubiana, ha invitato la Commissione europea a garantire lo sviluppo di connessioni infrastrutturali tra le macroregioni esistenti e quelle in via di definizione;

considerato che:

la dorsale adriatica risulta carente di un'adeguata infrastrutturazione che supporti la linea ad alta velocità/alta capacità, diversamente da altre regioni, soprattutto del Nord, servite invece da collegamenti ferroviari veloci ed efficienti;

la mobilità su ferro risulta essenziale non solo per garantire un servizio ai passeggeri e un celere trasporto di merci, ma soprattutto quale strumento di coesione territoriale crescita e competitività;

l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria lungo la direttrice Milano-Lecce risulta indispensabile per il rilancio di una zona ad alto potenziale economico, anche in vista della prossima strategia macroregionale, oltre che necessario per colmare il *gap* tra le regioni del litorale adriatico sprovviste della linea ad alta velocità/alta capacità e quelle che invece ne beneficiano, in modo da garantire le stesse opportunità, in termini di crescita e competitività, a tutto il territorio nazionale,

impegna il Governo:

1) in prospettiva dell'approvazione della macroregione adriatico-ionica, ad assumere ogni iniziativa in sede europea per promuovere il prolungamento del corridoio baltico-adriatico (n. 1) lungo la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, che costituisce un elemento strategico tra i diversi poli produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, capace di rendere l'Italia il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente, nonché fra i Paesi del Nord Europa e le nuove economie che si affacciano sul Mediterraneo;

2) ad individuare le misure necessarie a garantire un'adeguata programmazione in favore di progetti indirizzati all'ammodernamento della linea ferroviaria della dorsale adriatica, con particolare riferimento alla direttrice Milano-Lecce, in considerazione della programmazione delle risorse dell'UE per il periodo 2014-2020 nel quadro delle grandi reti transeuropee, nonché in vista della prossima approvazione della strategia macroregionale adriatico-ionica.

(1-00071) (18 giugno 2013)

COMPAGNONE, FERRARA Mario, BARANI, BILARDI, BIANCONI, COMPAGNA, MAURO Giovanni, NACCARATO, SCAVONE - Il Senato, considerato che la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha approvato il regolamento per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;

preso atto che il corridoio n. 1 Baltico-Adriatico risulta lungo oltre 3.000 chilometri con un'estensione che va da Helsinki a Bologna, Ravenna e Ancona, attraverso i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna-Ancona, di navigazione interna e tramite l'utilizzo di autostrade del mare. Raccoglie al suo interno i progetti prioritari 27 (asse ferroviario "rail Baltica" da Varsavia ad Helsinki), 23 (asse ferroviario da Gdansk a Vienna), 25 (asse stradale da Gdansk a Vienna) e utilizza in parte il corridoio n. 3 (Mediterraneo, da Venezia a Trieste);

valutato in particolare che Bari, nonostante sia stata promossa di recente città metropolitana, non è inserita nell'elenco dei nodi urbani centrali, mentre la stessa dorsale adriatica non è inserita nella rete Ten-t, Trans-european transport network, visto che il corridoio Baltico-Adriatico si ferma ad Ancona;

ricordato che i corridoi Ten-t sono soprattutto ferroviari e sono finalizzati al potenziamento dell'intermodalità, si estendono attraverso 19 regioni in 5 Stati membri, connettono più di 40 milioni di abitanti, collegano importanti nodi fra porti del mar Baltico e dell'Adriatico, connettono l'Europa con i mercati emergenti dell'Asia;

stimato che il corridoio n. 5 Helsinki-La Valletta, prevalentemente ferroviario ad AV/AC, si snoda da nord a sud attraverso il territorio di 6 Paesi dell'Unione europea: Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia. Il suo tracciato è stato disegnato sulla base dei precedenti progetti prioritari Ten-t 1 (Berlino-Palermo), 11 (Oresund bridge), 12 (Nordic triangle railway/road axis) e 20 (Railway axis Fehmarn belt), ampliando il percorso del Berlino-Palermo verso il meridione, includendo anche collegamenti del tipo autostrade del mare tra la Sicilia e Malta;

posto che lo sviluppo del corridoio Helsinki-La Valletta si basa in particolar modo sulla realizzazione di due infrastrutture fondamentali: il collegamento attraverso lo stretto di Fehmarn nel mar Baltico tra la Germania e la Danimarca e il *tunnel* di base del Brennero, tra Italia e Austria. Per quanto riguarda l'Italia si segnalano le opportunità correlate alla realizzazione di questo progetto, connesse sia alla possibilità di unire tramite collegamento ferroviario veloce due delle principali regioni Europee dal punto di vista della produzione industriale, ovvero la pianura Padana e la Baviera, sia allo sviluppo della rete nord-sud nazionale. Infatti il corridoio Helsinki-La Valletta, nel suo tracciato meridionale, si fonda sulla centralità dell'asse ferroviario ad AV/AC in Italia, in particolare tra i nodi di Verona-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Reggio Calabria-Messina e Palermo.

Solo alcune di queste tratte risultano ad oggi completate (ad esempio il collegamento ad AV/AC Bologna-Napoli); stimato inoltre che non solo la Puglia e l'Italia perderebbe una grande opportunità, ma l'intera Europa commetterebbe un grave errore. Le ragioni a difesa del proseguimento del corridoio n. 1 Baltico-Adriatico sino alla Puglia sono, oltre che di natura economica e di trasporto, essenzialmente geo-politiche; considerato che dopo l'unificazione della Germania, oggi l'Unione europea, che ha accolto i Paesi dell'est Europa, dovrebbe guardare con maggiore attenzione al Mediterraneo e all'Africa come futuri bacini di sviluppo economico e commerciale, tenendo in grande considerazione due prossimi scenari, ai quali sta lavorando da tempo, e che riguarderanno la creazione di una macroregione jonico-adriatica e l'adesione o pre-adesione alla UE di tutte le nazioni dell'area balcanica. L'Europa ha già sviluppato sistemi di integrazione regionale basati su una visione di area vasta infranazionale. Basti pensare alle macroregioni del Baltico e del Danubio. Il processo di aggregazione di una macroregione jonico-adriatica che comprenda, oltre a tutte le regioni rivierasche italiane, anche la Slovenia, la Croazia, il Montenegro, l'Albania e la Grecia, è già avviato. Ugualmente va avanti il processo di allargamento dell'Unione, con la Croazia, che si appresta a diventare il 28° Stato dell'Unione e la Serbia pronta per l'adesione. Seguono tutti gli altri, Albania, Montenegro, Bosnia, Macedonia; per queste ragioni appare incomprensibile il fatto che il corridoio n. 1, scendendo dal Baltico, si fermi ad Ancona e non prosegua per Bari-Brindisi. Così restando, l'Unione europea contraddirebbe uno dei capisaldi del programma di sviluppo delle Ten-T, ovvero l'interconnessione delle reti; l'importanza del Mediterraneo nello scenario del commercio internazionale è dimostrata anche dalla crescita del traffico di *container* attraverso il canale di Suez tra il 2000 ed il 2011, anno in cui hanno si sono toccati i 7.178 passaggi complessivi (nord-sud e viceversa), con un aumento del 55,7 per cento delle navi transitate rispetto al 2000 (il *record* di transiti è stato raggiunto nel 2008 con 8.156 navi porta *container*); rilevato che, per quanto riguarda la Sicilia, mancano collegamenti AV/AC, che pure rientrerebbe a pieno titolo nella programmazione pluriennale delle risorse da impiegare per la costruzione del corridoio n. 5 (Helsinki-La Valletta), che rappresenta il nodo più meridionale della rete dell'intera area del bacino del Mediterraneo ed assolve l'importantissima funzione di raccordare aree periferiche del continente europeo; rilevato che il corridoio n. 5 è considerato di assoluta rilevanza per il sistema Paese, ne consegue che esso dovrà comportare necessariamente la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, poiché, se così non fosse, lo stesso corridoio europeo non avrebbe senso. Infatti sarebbe poco comprensibile, se non illogico, immaginare il corridoio Helsinki-La Valletta, che prevede la sezione ferroviaria Napoli-Reggio Calabria, nonché la sezione Messina-Palermo, non specificando come collegare la Calabria alla Sicilia. Ci si chiede, infatti, come si potrebbe

realizzare la tanto invocata multimodalità senza colmare questa cesura di percorso rappresentata dal braccio di mare che separa la Calabria dalla Sicilia e su cui dovrebbero correre i treni veloci;

giòva, a questo punto ricordare come il progetto del ponte sullo stretto che correrebbe su una distanza pari a 3,33 chilometri tra i due piloni principali, collegherebbe oltre 5 milioni di abitanti al resto dell'Europa con influenze positive enormi sullo sviluppo del Sud dell'Italia. Basti pensare che: a) Palermo soddisfa i requisiti di città "nodo" in quanto la sua area metropolitana supera il milione di abitanti; b) i collegamenti più diretti con l'isola di Malta avvengono attraverso i porti della Sicilia (Pozzallo, Catania, Augusta, Palermo); c) per dare realizzazione alla parte meridionale del progetto prioritario europeo (PP1) con specifico riferimento alla rete ferroviaria, sono stati già sostenuti dall'Italia ingenti investimenti; d) infatti, la nuova rete di trasporto europeo, comprendendo il corridoio Helsinki-Sicilia-Malta, si sviluppa anche nel territorio siciliano secondo la direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo per consentire di servire i principali nodi urbani dell'isola e di migliorare i collegamenti ferroviari con i porti di Catania, Augusta e Palermo;

posto che sinora per il ponte sullo stretto di Messina sono stati già spesi per il progetto e il mantenimento della società ponte 383 milioni di euro, la mancata realizzazione del ponte porterebbe al pagamento di penali stimate sino ad ulteriori 700 milioni di euro. Si ricorda che il costo dell'opera realizzata sarebbe di circa 6,1 miliardi di euro a valori correnti;

valutato che la mancata realizzazione del ponte comporterebbe quindi una perdita che ha un valore economico pari a quello di un'infrastruttura realizzata, ma senza usufruire di alcuna infrastruttura;

rilevato che alla Sicilia, che conta una popolazione di oltre 5 milioni di abitanti, deve essere garantito lo stesso "grado di libertà" di collegamento al continente concesso ad altri Paesi europei; e qui non si può non citare ad esempio il progetto "ponte sull'Oresund" che collega stabilmente la Danimarca alla Svezia, ponte cofinanziato dall'Unione europea, ponte più lungo di quello previsto sullo Stretto (misura infatti 7.8 chilometri), che collega 3,5 milioni di abitanti dell'area di Copenaghen-Malmö, a fronte dei 5 milioni di siciliani che il ponte sullo stretto collegherebbe (senza contare la popolazione proveniente dai Paesi nordafricani). Il ponte sull'Oresund che è stato realizzato ed inaugurato il 1° giugno 2000, mentre il ponte sullo stretto di Messina sconta ritardi impressionanti ed è ancora oggi terreno di reiterati scontri fra le parti politiche. Ma, invero, le ragioni che spingono a ritornare con più forza sulla necessità della realizzazione del ponte stesso sono le medesime ragioni che hanno spinto i danesi e gli svedesi a costruire quello sull'Oresund, e cioè la necessità che le attività commerciali non soffrano più i lunghi tempi di attraversamento dello Stretto e che finalmente, grazie al potenziamento infrastrutturale, regioni come la Sicilia e la Calabria possano avere l'opportunità di ridurre drasticamente il *gap* di sviluppo che le separa dalle regioni più ricche d'Italia. Quindi, se realizzare un'infrastruttura dalle

dimensioni eccezionali come il ponte sull'Oresund è stato possibile per la Danimarca e la Svezia, non si vede perché non debba essere possibile per la Sicilia e la Calabria. Con l'aggravante che Ferrovie dello Stato, in nome della sostenibilità dei costi, taglia i treni a lunga percorrenza sud-nord, con il risultato che si corre il rischio che il corridoio n. 5 nominalmente ci sia, ma manchino ponte sullo stretto, i binari e i treni AV/AC, impegna il Governo:

- 1) ad avviare una forte azione al fine di estendere sino a Bari-Brindisi il corridoio n. 1, che così come progettato lascia isolata larga parte del Sud e non tiene conto dei futuri sviluppi della politica della UE verso il Mediterraneo. Un errore che, se corretto oggi, eviterebbe all'Europa di perdere altre *chances* nel Mediterraneo e di fare domani, in ritardo e con maggiori costi, quanto molto opportunamente si potrebbe fare oggi;
- 2) ad intraprendere una forte azione in sede europea per fare in modo che il corridoio n. 5 sia compreso nella programmazione della UE per gli anni 2014-2020, anche per il collegamento previsto sino a Palermo, con risorse che portino ad opere cantierabili e ricomprendano la realizzazione del ponte sullo stretto;
- 3) ad indirizzare una forte azione per coinvolgere anche le istituzioni europee in una valutazione sui benefici che porterebbe la definitiva realizzazione del ponte sullo stretto per i collegamenti attraverso la Sicilia dei Paesi del Mediterraneo, da e per il nord Europa.