



**REGIONE  
PIEMONTE**

*Direzione Trasporti, Logistica,  
Mobilità e Infrastrutture*

*direzioneB12@regione.piemonte.it*

*Il Direttore*

Torino, 30-06-2009  
Prot. n° 3791/AB1200

**Alla  
Commissione europea  
DG Energia e trasporti  
TEN-T  
B-1049 Bruxelles**

**Oggetto:** LIBRO VERDE TEN-T – invio Osservazioni per conto del Gruppo di Lavoro “Accessibilità e Trasporti” di Euroregione Alpi Mediterraneo

In virtù del ruolo di coordinamento, rivestito dalla Regione Piemonte, del Gruppo di Lavoro tecnico “Accessibilità e Trasporti” dell’Euroregione Alpi Mediterraneo, in nome e per conto del Gruppo stesso si trasmette una nota di commento al documento: “Libro verde TEN-T: riesame della politica – Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti”.

Distinti saluti

Il Direttore

Ing. Aldo Manto

*Allegati:* osservazioni del GdL Trasporti di Euroregione AlpMed al Libro Verde TEN-T

Via Belfiore, 23  
10125 Torino  
Tel 011.4321390  
011.4324246  
Fax 011.4323648

## EUROREGIONE ALPMED

### Gruppo di Lavoro Accessibilità e Trasporti



**LIBRO VERDE**  
**TEN-T: riesame della politica**  
**VERSO UNA MIGLIORE INTEGRAZIONE DELLA RETE TRANSEUROPEA**  
**DI TRASPORTO AL SERVIZIO DELLA POLITICA COMUNE DEI TRASPORTI**

### OSSERVAZIONI

#### NOTA INTRODUTTIVA – Presentazione dell'Euroregione AlpMed

Il 10 luglio 2006 i Presidenti delle Regioni Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Rhone-Alpes e PACA, hanno sottoscritto il “**Protocollo di Intesa per la Cooperazione nello spazio Alpi-Mediterraneo**” al fine di realizzare l'Euroregione Alpi Mediterraneo.

Ciascuna delle cinque Regioni di AlpMed possiede caratteristiche territoriali, infrastrutturali, economiche specifiche e peculiari che, considerate nel loro insieme, costituiscono un significativo sistema economico e sociale nell'ambito del “quadrante ovest” delle Alpi.

Si tratta di uno spazio dalle enormi potenzialità ambientali (montagna e mare) e socio- economiche (agglomerati urbani, università, centri di ricerca, reti stradali e ferroviarie, produzioni agricole, attività industriali e artigianali di punta, centri fieristici...), al cui interno vivono 17 milioni di abitanti, su un territorio che si estende per circa 116 mila Km<sup>2</sup> e che si situa all'incrocio dei grandi flussi di scambi lungo le direttrici europee est – ovest e nord –sud. Il panorama produttivo può contare su oltre 1 milione e 300 mila imprese che occupano quasi 7 milioni di persone. Lo sbocco al mare di Liguria e PACA permette un'ulteriore opportunità di comunicazione, decisiva per lo sviluppo dell'Euroregione.

Rhône-Alpes, PACA, Valle d'Aosta, Piemonte e Liguria, insieme, rappresentano quindi una delle aree più produttive dell'Unione europea e si trovano al centro di un'area nella quale si intersecano le attuali Reti TEN-T di collegamento est-ovest e nord-sud del continente.

Le 5 Regioni, nel costituire AlpMed, si sono poste l'obiettivo di rafforzare gli scambi e le relazioni di cooperazione in ambiti comuni di interesse reciproco al fine di una più forte integrazione territoriale, una migliore concertazione su comuni obiettivi e per trarre, nei settori di rispettiva competenza, più significativi risultati da una cooperazione multilaterale, nell'ambito del processo di integrazione Europea attualmente in corso.

In tale contesto sono stati individuati i temi con i maggiori elementi comuni a tutte le Regioni interessate, giungendo alla **creazione di gruppi di lavoro** specifici, tra i quali “**Accessibilità e Trasporti**”, di cui la Regione Piemonte ha il coordinamento.

Nell'ambito delle attività condotte da tale gruppo di lavoro si è ritenuto di proporre alcune considerazioni condivise in merito al Libro Verde Ten-T, di seguito riportate.

## **Alcune riflessioni sul Libro Verde TEN-T da parte del GdL “Accessibilità e trasporti” dell’Euroregione AlpMed**

Attraverso il Libro Verde l’Unione Europea ha inteso avviare una riflessione sulla propria politica in materia di Reti TEN-T ed un percorso di critica e di interlocuzione costruttiva prima di affrontare la prossima “stagione” di programmazione delle TEN-T. Tale iniziativa viene colta molto favorevolmente dalle cinque regioni dell’Euroregione AlpMed.

Sono stati esaminati risultati ottenuti e mancati e analizzati i connessi problemi che possono sinteticamente individuarsi: nella difficoltà del rispetto delle previsioni temporali per l’attuazione dei progetti, nell’esuberanza delle necessità rispetto alle disponibilità economiche, nell’individuazione del migliore percorso per massimizzare i risultati coniugando una pluralità di esigenze.

L’interlocuzione è stata proposta attraverso una serie di domande e ipotesi di risposte “aperte”. Il sollecito è quello di implementare tali risposte, al fine di giungere alla soluzione del quesito finale e più importante che riguarda l’indicazione da seguire per impostare la nuova politica delle Reti Transeuropee di Trasporto.

L’Euroregione Alpi Mediterraneo, per quanto riguarda la rete in argomento, è snodo di due corridoi strategici (corridoio 5 e 24) che ne garantiscono l’appartenenza alla rete europea. Tali corridoi aprono a nuovi spazi di relazione e danno luogo a piattaforme territoriali che devono essere sviluppate in termini di progetti di territorio, intesi come lo spazio e lo strumento all’interno dei quali trovare modalità di integrazione tra “reti lunghe” e “reti brevi”, dove realizzare le sinergie tra reti (materiali e immateriali) dislocate alle diverse scale e i contesti territoriali attraversati e l’integrazione dei nodi nelle reti. Tale ultimo elemento in particolare, risulta essere di notevole importanza: il passaggio ad una concezione di reti (“rete mista unica,”) che integrano i nodi di un sistema di trasporto.

L’obiettivo dovrebbe essere quello di tradurre i progetti infrastrutturali in vantaggi sostanziali per i territori interessati.

Nell’ambito dei trasporti i più recenti orientamenti tendono ad indirizzare le politiche verso processi di innovazione basati sul principio della mobilità sostenibile e dell’accessibilità, nel tentativo di coniugare adeguatamente tali elementi. Il concorso delle nuove tecnologie alla mobilità sostenibile è determinante.

Occorre quindi elaborare uno schema europeo dei servizi di trasporto che facilitati la mobilità europea legata sia allo sviluppo economico duraturo dei poli economici principali sia alla coesione sociale e territoriale dell’Europa e ciò a diversi orizzonti temporali.

La politica europea in materia di trasporti dovrebbe quindi fondarsi su:

- una dimensione spaziale e funzionale europea della mobilità, concentrandosi sulle risposte da portare alle sfide di portata europea,
- l’attuazione di servizi di trasporto per soddisfare le necessità di mobilità attuale e futura,
- i grandi obiettivi comunitari:
  - coesione territoriale e libera circolazione dei beni e delle persone,
  - lotta contro il cambiamento climatico e tutela dell’ambiente,
  - competitività economica, o inter-modalité per organizzare la catena dei trasporti.

Inoltre la politica comune della mobilità dovrebbe guardare ad una prospettiva a lungo termine, pur rispondendo alle sfide della costruzione europea a breve e a medio termine:

- anticipare l’aumento del costo dell’energia e il previsto esaurimento delle energie fossili,
- integrare gli impatti sanitari ed ambientali legati ai trasporti stradali,
- ancorare la mobilità europea (modifica degli spazi/tempo) in territori da vivere.

In tale contesto, per quanto attiene la pianificazione, occorrerebbe ai diversi livelli:

- Dal punto di vista più strettamente infrastrutturale sviluppare ulteriormente il progetto della rete strategica, puntando a un sistema di alta efficienza e competitività interna in grado di proiettarsi verso l’esterno.
- Dal punto di vista funzionale definire i ruoli preminenti, specialistici e complementari, da assegnare ai nodi principali (si pensi, ad esempio, all’assetto logistico e alla rete di riferimento per gli attraversamenti alpini) che significa, in termini di infrastrutturazione, consentire l’omogeneità

prestazionale, sia degli archi sia, in particolare, dei nodi, in modo da garantire la fluidità dei transiti lungo il corridoio e la loro regolazione nei nodi;

- dal punto di vista territoriale ancorare la progettazione delle grandi infrastrutture a progetti di territorio, superando il tradizionale approccio compensativo.

Il tutto tracciando scenari a medio-lungo termine, ma anche, e coerentemente con essi, a breve-medio termine, in grado cioè di ottimizzare l'utilizzo delle potenzialità esistenti.

Un ulteriore elemento determinante del riesame della politica delle TEN-T, è di orientare tale politica anche dal punto di vista del servizio all'utente. L'inserimento della nozione di servizio nel Libro Verde è un'evoluzione che dovrebbe essere incoraggiata ed anche utilizzata per i criteri di scelta e di sostegno ai progetti TEN - T.

Sulla base di tali premesse, ecco qualche riflessione su alcune delle domande poste dal testo.

## **D1 La valutazione fornita dalla Commissione sullo sviluppo della TEN-T fino a oggi dovrebbe prendere in considerazione altri fattori?**

La questione di una adeguata pianificazione della rete che sia in grado di produrre risultati tangibili e sortire, nei tempi e nei modi, gli effetti desiderati sembra avere la necessità di un approccio inter-disciplinare e di cooperazione inter-istituzionale.

I complessi problemi della mobilità esigono azioni coerenti, efficaci ed efficienti tra i vari livelli della pubblica amministrazione e richiedono un'azione sistemica tra le diverse politiche di settore a ciascun livello. Dal livello europeo, fonte regolativa e d'indirizzo primario, a quello nazionale, spazio attuativo strategico, al livello regionale, attraverso il coinvolgimento delle Euroregioni. L'Euroregione AlpMed e le altre Euroregioni potrebbero risultare ambiti negoziali prioritari lungo la filiera del sistema di relazione tra UE e Stati Membri.

L'integrazione delle politiche in un quadro di cooperazione interistituzionale è un terreno che richiede nuovo impulso e un ampio processo di pianificazione -concertata e coordinata a tutti i livelli istituzionali- per la definizione di assetti e di progetti strategici verso cui far confluire le risorse disponibili. Il ruolo di coordinamento Europeo è, in tal senso, determinante, ma occorre un processo di innovazione profondo e articolato che non può che procedere per fasi e strumenti differenti e dipendenti dal grado di complessità.

Efficienza, sicurezza, interoperabilità, intermodalità e gestione intelligente tramite le tecniche dell'infomobilità sono i requisiti che le infrastrutture devono possedere a tutti i livelli di prestazione.

Risulta necessario, attraverso la cooperazione interistituzionale, garantire uno sviluppo equilibrato e integrato di tutti i livelli.

Occorre quindi potenziare l'uso efficiente delle infrastrutture, in particolare quando si tratta di un potenziamento fra le reti "locali" e quella principale ponendo specifica attenzione ai collegamenti delle aree marginali con le grandi reti europee TEN-T invertendo così la tendenza relativa al "progressivo indebolimento" di tali contesti territoriali.

Un altro aspetto rilevante è l'integrazione nella rete prioritaria dei nodi che talvolta costituiscono "strozzature" a danno della fluidità dei collegamenti. Una specifica considerazione andrebbe posta ai complessi sistemi di mobilità delle aree metropolitane ("nodi metropolitani"). La realizzazione di un progetto di infrastrutture senza trattare gli addensamenti dei traffici all'incrocio dei vari assi e senza metterli in relazione con luoghi di attività socioeconomiche resta incompleta e rischia di influire sull'utilità e la prestazione finale dell'insieme della rete.

Il fare emergere la nozione dei nodi, punti di collegamenti tra sezioni delle TEN-T, indipendentemente dai modi (tra cui porti ed aeroporti) è molto realistica ed assolutamente necessaria. Quest'approccio permette di tenere conto di tutti i sistemi di trasporto in una dimensione intermodale (autostrade del mare, sistemi di trasporto intelligenti come Galileo, ERTMS,...).

Alcuni esempi possono essere citati sull'argomento nei territori dell'Euroregione ma con riflesso sul traffico ferroviario ben al di là delle frontiere regionali. I nodi metropolitani di Lione, Torino, Genova e Marsiglia costituiscono elementi nevralgici e centrali della rete regionale, nazionale ed europea, a causa della loro posizione determinante sui flussi nord-sud ed est/ovest.

Si auspica pertanto che i territori, in particolare i livelli regionali, possano svolgere un ruolo più visibile nella gestione dei progetti d'attuazione della politica comunitaria della mobilità, tenuto conto del loro ruolo capitale tra la rete centrale e le reti locali.

In definitiva, per comporre con maggiore efficacia una visione a scala europea appare opportuno il coinvolgimento dei diversi livelli territoriali ed in particolare delle Euroregioni, che per loro stessa natura concorrono a sviluppare gli interessi delle regioni coinvolte su una scala più ampia e transnazionale.

Le Euroregioni devono dunque concorrere a dare maggiore impulso nel mediare gli interessi regionali con quelli Comunitari assumendo un ruolo di coordinamento degli interessi degli attori coinvolti.

In particolare l'Euroregione AlpMed potrebbe essere il volano di uno sviluppo TEN-T che sia sul versante merci, sia su quello passeggeri, realizzi un forte livello di interconnessione tra i poli/nodi di addensamento metropolitano: nel nostro caso Torino-Lione-Marsiglia-Genova. Tale sviluppo dovrebbe avvenire sul versante del trasporto marittimo, delle penetrazioni terrestri, dell'attraversamento dei valichi e su quello dell'interoperabilità dei sistemi stradali, ferroviari e telematici, sperimentando anche nuove forme di modalità di Governo come in tema di politiche tariffarie, accesso alle reti economiche e definizione di un sistema integrato di scali portuali, piattaforme logistiche e retroportuali, sistemi di valico.

Di seguito alcuni ambiti esemplificativi nei quali andrebbe attuata la cooperazione multilivello:

#### Autostrade del Mare

La politica atta ad incentivare l'utilizzo delle autostrade del mare, ad esempio, non può prescindere dal coinvolgimento degli attori economici e politici a scala sia nazionale che locale. In questo senso appare necessario per le realtà portuali (di Liguria e PACA in particolare per quanto riguarda l'Euroregione AlpMed) e in funzione della creazione di un sistema portuale integrato a scala transnazionale un coordinamento della filiera logistica (e delle sue connessioni) con la rete infrastrutturale e portuale. Per fare ciò le regioni e l'Euroregione devono assumere un ruolo di guida nel coordinamento e nell'intermediazione tra le politiche economiche della Commissione Europea ed i suoi attori sul territorio.

#### Rete ferroviaria

A fronte di quanto sopra, il considerare la pianificazione della rete ferroviaria nel suo complesso a livello centrale europeo attraverso il coordinamento dei diversi livelli istituzionali, inclusi territori con un'accessibilità penalizzata per via di infrastrutture ferroviarie inadeguate, potrebbe rivelarsi una mossa vincente.

Gli stati membri dovrebbero assumere responsabilità più vincolanti nell'integrazione delle reti regionali potenziandone il collegamento con le reti nazionali/transnazionali al fine di accrescere l'accessibilità territoriale nel complesso.

## **D2 Quali sono le altre argomentazioni favorevoli o contrarie al mantenimento della rete globale? In quale modo sarebbe possibile risolvere gli inconvenienti delle singole strategie?**

Si condivide l'orientamento ad una ipotesi di rete prioritaria attraverso l'allargamento del concetto di progetti prioritari e di integrazione nel sistema reticolare strategico. Considerare la "rete prioritaria" in luogo dei soli "progetti prioritari" dovrebbe comportare la pianificazione approfondita anche dei collegamenti delle aree a bassa accessibilità, al fine di evitarne l'isolamento e dunque il possibile decadimento economico.

Il potenziamento delle reti quindi, non solo "principali" ma anche di quelle considerate oggi "regionali" potrebbe dimostrarsi strategico. Questo, per quanto riguarda l'Euroregione AlpMed, è particolarmente significativo in relazione alle reti ferroviarie.

Si considera inoltre fondamentale l'inclusione dei nodi nel sistema prioritario, in quanto rappresentano elementi determinati e strategici ma spesso ad elevata criticità.

In particolare i nodi delle aree metropolitane, spesso convergenza di flussi europei significativi, dovrebbero essere integrati in un programma prioritario legato ai progetti di rami del TEN-T ad essi collegati.

**D3 Questo tipo di strategia per una rete prioritaria sarebbe più efficace dell'attuale strategia basata su progetti prioritari? In caso di risposta negativa, per quali motivi? Quali sono i punti di forza specifici di questa seconda opzione? In caso di risposta affermativa, quali (ulteriori) vantaggi potrebbe comportare? E come sviluppare questa strategia?**

Il punto di forza dell'opzione considerata si ritiene essere quello della flessibilità. Il considerare, in luogo di "progetti prioritari", una "rete prioritaria", probabilmente potrebbe consentire di individuare una molteplicità di scenari a breve, medio e lungo termine con differenti livelli di potenziali interventi. Dai grandi progetti di respiro comunitario (da trasformare in altrettanti "progetti di territorio") e con previsioni di medio/lungo termine, a interventi "minori" con orizzonti temporali più immediati, improntati sul potenziamento/miglioramento/efficientamento dell'esistente attraverso l'interoperabilità, il coordinamento, la migliore gestione delle previsioni di esercizio e delle infrastrutture, l'ausilio di tecnologie innovative in grado di "ampliare" le capacità delle reti esistenti.

Occorre perseguire l'accessibilità a tutti i livelli, con particolare attenzione alle reti ferroviarie e, per ogni livello di accessibilità, una mobilità sostenibile. E' infatti inevitabile una riflessione sulle cifre relative all'incremento dei traffici e sulla sua composizione ferro/gomma a causa dei cambiamenti strutturali circa il trasporto basato ancora sull'utilizzo di idrocarburi.

Come detto, l'ottimizzazione del sistema di relazioni potrebbe fare ricorso all'innovazione tecnologica, organizzativa e finanziaria, e alla promozione di modalità di trasporto più compatibili. Ciò vale sia per le persone sia per le merci, il cui transito sui territori attraversati non costituisce, in sé, vantaggio se non in un contesto di servizi innovativi a valore aggiunto.

Per quanto riguarda il sistema infrastrutturale, il suo adeguamento dovrà puntare, con pari impegno, sia al potenziamento in chiave di nuove e moderne infrastrutture, sia all'adeguamento e all'innovazione delle reti esistenti alle nuove esigenze e funzioni a esse assegnate.

**D4 Questo tipo di strategia flessibile per individuare i progetti di interesse comune sarebbe adatta a una politica che, tradizionalmente, poggia in larga misura sulle decisioni di investimento individuali degli Stati membri a favore delle infrastrutture? Quali altri vantaggi e inconvenienti presenterebbe? Quale sarebbe il modo migliore per trasportarla nella pianificazione a livello comunitario?**

Si concorda con quanto indicato nel Libro Verde al presente paragrafo, in merito all'opportunità di prendere in considerazione, nella nuova strategia TEN-T, le seguenti questioni di importanza fondamentale connesse all'infrastruttura:

- Differenze fra le esigenze del traffico passeggeri e merci
- Aeroporti e porti: punti di collegamento fra l'Europa e il mondo
- Trasporto per via navigabile nell'UE
- Logistica del trasporto merci

Si ritiene inoltre che nell'ambito dei nuovi progetti europei sarebbe auspicabile l'inserimento di prototipi "neomodali" soprattutto per quanto riguarda l'eliminazione delle strozzature nelle relazioni mare-terra, che, in alcuni ambiti territoriali in particolare dell'Euroregione AlpMed, risultano estremamente critici. In tali contesti potrebbe essere significativo il ricorso a metodi innovativi, quali ad esempio sistemi di trasporto dedicati e di tipo sostenibile, che consentano il trasferimento delle merci dai porti alle aree retroportuali. [Si cita a titolo esemplificativo lo studio attualmente in corso di un sistema di shuttle ferroviari totalmente automatizzati che movimentino container tra porto a mare e porto secco nell'ambito del sistema retroportuale ligure-piemontese]. Tali sistemi potrebbero costituire ambiti innovativi da implementare nella nuova strategia delle TEN-T.

Per quanto concerne la strategia, come sopra indicato, la flessibilità sembra essere un elemento determinante. Il problema della sua trasposizione a livello comunitario non è di facile soluzione, anche perché occorre comunque operare delle scelte strategiche, anche al fine di indirizzare efficacemente l'utilizzo delle risorse disponibili.

Il coordinamento ai diversi livelli, anche in termini di impegni congiunti e sinergici nella messa in campo delle risorse necessarie, potrebbe essere uno dei possibili percorsi.

Sarebbe tuttavia opportuno che la Commissione europea si facesse carico di una parte più importante del finanziamento della realizzazione dei progetti che costituiranno la rete centrale prioritaria. Le attuali modalità di finanziamento e di gestione tendono a dare troppo spazio agli stati interessati dai progetti, che tendono a difendere in modo prioritario gli interessi nazionali. La costituzione del TEN-T deve dunque essere più fortemente condotta dalla Commissione.

Nella parte introduttiva del testo vi è un riferimento al progetto prioritario TEN-T riguardante la connessione ad alta velocità tra le città nord-europee che ha favorito una svolta nel traffico transfrontaliero di quell'area. Allo stesso modo, le stesse criticità e gli stessi obiettivi di sviluppo sono sentiti sull'Arco Mediterraneo, intendendo per Arco Mediterraneo l'insieme delle regioni transfrontaliere italiane, francesi e spagnole sia quelle che geograficamente si affacciano sul Mediterraneo sia quelle che hanno interazioni economiche, infrastrutturali e strategiche con il bacino stesso.

In questo senso sarebbe cosa opportuna condurre azioni atte a promuovere da una parte lo scambio passeggeri tra le regioni interessate e dall'altra la creazione di una rete plurimodale a scala transnazionale del trasporto merci. Rete plurimodale che trova i propri punti focali nei porti e nelle aree logistiche delle regioni dell'Arco Mediterraneo e la sua ossatura nelle diverse modalità di trasporto (Autostrade del Mare, Linea ferroviaria AV/AC).

## **D5 Qual è il modo migliore di prendere in considerazione i vari aspetti summenzionati nel progetto generale dello sviluppo futuro della TEN-T? Quali altri aspetti dovrebbero essere considerati?**

Si condivide pienamente la necessità di considerare, tra gli aspetti determinanti per lo sviluppo futuro delle TEN-T i Sistemi di Trasporti Intelligenti (ITS).

Agli ITS, anzi, dovrebbe essere affidato il ruolo di settore strategico, anche perché possono indurre quel salto qualitativo necessario all'innovazione del sistema dei trasporti.

Il ruolo della telematica nei trasporti si presenta sotto aspetti alquanto vari ed in continua evoluzione. Le tecnologie telematiche si possono quindi proporre come anello di congiunzione tra i vari modi di trasporto di passeggeri e merci, nonché come elemento di concorrenzialità di un'organizzazione.

Uno dei principali obiettivi da perseguire in tale campo è quello dello sviluppo dell'interoperabilità.

Un ulteriore aspetto da considerare potrebbe essere quello di innovare profondamente il processo decisionale attivando la funzione di monitoraggio e di valutazione in itinere ed ex post, in modo da rendere più trasparente e consapevole il processo stesso, e attivare tutti gli strumenti possibili per rafforzare il coinvolgimento attivo e la partecipazione di tutti i soggetti interessati al sistema delle infrastrutture e della mobilità.

La ridefinizione della politica del TEN-T deve anche essere l'occasione di stabilire norme di valutazione dei progetti, di finanziamento e di gestione. Uno dei limiti forti dell'attuazione della politica attuale del TEN-T è legato all'assenza, o all'eterogeneità e la non compatibilità dei metodi di valutazione dei progetti che integrano allo stesso tempo le dimensioni tecniche, finanziarie, socioeconomiche, ambientali. L'elaborazione e l'applicazione di tale metodo su scala europea permetterebbe di valutare i progetti e giudicare il loro grado d'integrazione nelle TEN-T e la relativa priorità.

Occorre quindi che la politica del TEN-T si sostenga su un metodo di valutazione comune e trasparente dei progetti, ex-ante, in corso di realizzazione e a posteriori. Questo metodo dovrebbe essere fondato sui pilastri dello sviluppo sostenibile (dimensioni sociali, economiche, ambientali, ma anche territoriali) ed in particolare tenere conto della valorizzazione dei costi esterni.

Per quanto riguarda il finanziamento della politica del TEN-T, sarebbe forse opportuno che l'Unione Europea concentri il suo finanziamento sui progetti più che strutturano per la politica europea della mobilità. A questo titolo, un contributo massiccio di finanziamenti europei su questi progetti sembra essere tale da limitare gli eventuali freni che possono opporre gli stati interessati da progetti il cui perimetro di pertinenza è chiaramente europeo. Sarebbe inoltre opportuna la prosecuzione della riflessione sui limiti dell'attuale modalità di finanziamento.

Infine, oltre ai progetti e programmi che mirano all'attuazione operativa della politica del TEN-T, il Libro Verde mette in evidenza la necessità di rafforzare il coordinamento. Questo coordinamento sviluppato potrebbe in particolare costituire l'interfaccia tra la politica del TEN-T ed i territori.

Nei nuovi progetti europei andrebbe perseguita la "Strategia di collegamento per corridoio" che consideri, come già accennato in precedenza, i progetti non come semplici interventi infrastrutturali ma come occasioni di sviluppo del territorio, le cui procedure di individuazione e progettazione avvengano attraverso una attività concertata (come nel caso dei lavori condotti nell'Ambito dell'Osservatorio Tecnico per la Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione) che accompagnano l'iter per la nuova infrastruttura con progetti di sviluppo della mobilità sostenibile sia delle persone che delle merci. In tale modo risulta possibile il coinvolgimento dei diversi livelli a concorrere al rafforzamento della rete anche nelle componenti "minori", di adduzione e complementari alla principale.

**D6 Come possono i sistemi di trasporto intelligenti, nell'ambito della TEN-T, migliorare il funzionamento del sistema di trasporto? Come possono gli investimenti in GALILEO ed EGNOS tradursi in una maggiore efficienza e in un equilibrio ottimale della domanda di trasporto? Come possono i sistemi di trasporto intelligenti contribuire a sviluppare una rete TEN-T multimodale? Come rafforzare le attuali opportunità nell'ambito del finanziamento TEN-T per sostenere meglio l'attuazione del piano di realizzazione del sistema ERTMS nel prossimo periodo delle prospettive finanziarie?**

Sistemi innovativi e tecnologicamente avanzati a servizio dei trasporti possono fattivamente concorrere ad una maggiore accessibilità e sostenibilità e ad un migliore e più efficace sfruttamento anche delle infrastrutture esistenti. Sono rilevanti, inoltre, le ricadute, dirette o indirette, sul consumo energetico ed uso del suolo, quindi sull'ambiente nonché quelle sulla sicurezza degli utenti.

La struttura del sistema di infomobilità riguarda differenti ambiti di intervento: traffico stradale, trasporto collettivo, trasporto merci e logistica.

A livello locale vengono sviluppati sistemi di infomobilità sia per il trasporto pubblico che privato nonché sistemi di bigliettazione elettronica nel campo della mobilità collettiva.

Una "interoperabilità" delle reti telematiche e delle tecnologie in tale campo, a partire dal livello di ambiti territoriali sovra regionali e di confine quali quello delle Euroregioni, potrebbe contribuire fattivamente alla "fluidità" della Rete Prioritaria. Nell'ambito del Gruppo di Lavoro Accessibilità e Trasporti di Euroregione AlpMed sono in corso attività per la promozione di un progetto "interreg" finalizzato all'interoperabilità dei sistemi telematici delle 5 Regioni.

**D7 Considerando lo spostamento dei confini fra infrastruttura e veicoli o fra la fornitura di infrastruttura e il suo utilizzo, è necessario ampliare il concetto di progetto (di infrastruttura) di interesse comune? In caso affermativo, come definire questo concetto?**

Infrastruttura è rete ma non solo, è anche materiale rotabile, sistemi accessori, etc. Il coordinamento europeo dovrebbe evidenziarsi con maggior vigore anche su questi frangenti. L'aspetto dell'interoperabilità, che significativi miglioramenti ha visto grazie alle attività dei "coordinatori europei", risulta avere ancora

problemi per quanto riguarda ad esempio l'omologazione del materiale circolante sulle reti ferroviarie. Provvedimenti in tal senso andrebbero forse valutati a livello centrale.

- D8** Questo tipo di rete centrale sarebbe "fattibile" a livello comunitario? Quali vantaggi e inconvenienti presenterebbe? Quali metodi adottare per pianificarla?
- D9** Come stabilire le esigenze finanziarie della TEN-T nel suo complesso – nel breve, medio e lungo periodo? Quale forma di finanziamento – pubblico o privato, comunitario o nazionale – è più adatta ai vari aspetti dello sviluppo della TEN-T?
- D10** Come aiutare gli Stati membri a finanziare e completare i progetti di cui sono responsabili? Sarebbe opportuno incoraggiare ulteriormente la partecipazione del settore privato alla realizzazione delle infrastrutture? In caso affermativo, in che modo?

La risposta a tali quesiti è assai difficile. In considerazione delle necessità e delle reali disponibilità, il ricorso a risorse finanziarie esclusivamente pubbliche non sembra essere sufficiente per garantire l'attuazione delle previsioni di sviluppo e potenziamento della rete. Il ricorso a contributi privati, anche attraverso forme innovative e di partenariato potrebbe essere una delle opzioni da valutare ed approfondire, insieme allo sviluppo di sinergie tra i differenti strumenti finanziari disponibili ai diversi livelli di governo. Il coordinamento e la regia a livello centrale potrebbero rivelarsi determinanti in tal senso.

La cooperazione, in termini di partnership, è fondamentale nel perseguire obiettivi comuni. Sarebbe forse opportuno valutare, da parte pubblica, una apertura più dinamica al rapporto con i privati, che tuttavia non possono considerare il partner pubblico unicamente come fonte di risorse da ridistribuire ed occasione tout court di finanziamento. Così come progetti di iniziativa privata possono avere rilevanza pubblica, ogni progetto di rilevanza sociale ha un riflesso economico di interesse privato, ma il rapporto deve essere paritario e costruttivo. La redistribuzione di risorse, sia come volano per la promozione dei differenziali di sviluppo, sia come garanzia di equità e di servizi minimi, deve essere valutata in termini di beneficio complessivo.

- D11** Quali sono i punti di forza e i punti deboli degli attuali strumenti finanziari comunitari? Sono necessari nuovi strumenti (compresi quelli "innovativi")? Come razionalizzare l'uso combinato dei fondi stanziati dalle varie fonti comunitarie per sostenere l'attuazione dei progetti TEN-T?

Si condivide il ricorso allo strumento del coordinamento ed alle figure dei coordinatori per massimizzare l'efficacia dei provvedimenti nell'ambito delle TEN. Si ritiene tuttavia che tale coordinamento, a regia comunitaria, dovrebbe essere di tipo "multilivello" e prevedere pertanto il coinvolgimento anche delle Regioni/Euroregioni.

Il coordinamento, inoltre, potrebbe essere esteso nella sua accezione. Oltre che per "corridoi" o per "progetti" potrebbe essere applicato a specifici ambiti tematici, quale potrebbe ad esempio essere il sistema dell'infomobilità (istituzione di un coordinamento dell'infomobilità di livello europeo).

Il ruolo degli attuali coordinatori dei progetti prioritari, dovrebbe pertanto evolvere per costituire:

- un collegamento tra la politica comunitaria ed i territori interessati,
- un coordinamento tra i vari progetti e le diverse modalità,
- un coordinamento tra le scale territoriali locali, nazionali ed europee, gli assi ed i nodi delle reti,
- un coordinamento tra le infrastrutture e un migliore sfruttamento dei servizi.

Per quanto riguarda possibili strumenti comunitari non finanziari, potrebbe essere valutata la costituzione di un'area di monitoraggio Transfrontaliero, composto da rappresentanti delle varie nazioni, euroregioni e regioni, per la realizzazione delle progettazioni e delle opere previste nel TEN-T

## **D12 Come migliorare gli strumenti non finanziari esistenti? Quali nuovi strumenti introdurre?**

A questo punto il Libro Verde tende a concludere le valutazioni condotte, individuando tre possibili opzioni per un ulteriore sviluppo della TEN-T:

- (1) mantenere l'attuale struttura a doppio livello, comprendente la rete globale e una serie di progetti prioritari;
- (2) ridurre la TEN-T a un unico livello (progetti prioritari, eventualmente collegati in una rete prioritaria)
- (3) elaborare una struttura a doppio livello con la rete globale e una rete centrale, comprendente una rete prioritaria, definita secondo criteri geografici, e un pilastro teorico per aiutare a integrare i vari aspetti della politica dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto.

Benefici ed inconvenienti di ciascuna di tali opzioni vengono illustrati in apposita tabella sinottica, per giungere al quesito conclusivo:

## **D13 Qual è l'opzione più adatta? Per quale motivo?**

Come evidenziato dallo stesso Libro Verde, ciascuna delle opzioni presenta benefici e criticità significativi, tuttavia sembra che venga nello stesso privilegiata la seconda opzione: ridurre la TEN-T ad un unico livello (progetti prioritari, collegati in una rete prioritaria).

Tale rete dovrebbe essere articolata in una rete centrale, messa in opera in modo prioritario, omogeneo, continuo ed intermodale, che garantisca i grandi obiettivi comunitari in materia di mobilità, di coesione territoriale, di protezione della salute ed ambientale e di competitività economica e in una rete europea "secondaria,,," fondata sulle reti nazionali messe in relazione ma che risponde tuttavia alle sfide di mobilità europea, in modo meno pregnante ed urgente.

Sembrano inoltre di notevole interesse le questioni del "pilastro teorico" e del "pilastro geografico" in merito ai quali sarebbero forse opportuni appositi approfondimenti per meglio chiarirne obiettivi e strategie.

In ogni caso, appare condivisibile quanto indicato a pagina 10 del Libro Verde all'interno del paragrafo *Un "pilastro teorico" quando si sostiene che occorre* «puntare all'inizio essenzialmente a ottimizzare l'uso delle capacità delle infrastrutture esistenti». Tuttavia questa strategia è palesemente una strategia tampone in attesa di dare risposta efficace alla domanda: qual è il modo migliore per trasportarla nella pianificazione a livello comunitario? Ma soprattutto, come sviluppare una strategia delle TEN-T in grado di coniugare la necessità di concentrare le risorse su progetti strategici e condivisi con quella di garantire accessibilità ai diversi livelli della rete?

Questi quesiti sono veramente centrali e di difficile soluzione.

Il Libro Verde, nel valutare gli elementi che hanno suggerito l'opportunità di un riesame della politica afferente alle reti TEN ha individuato come determinante l'impossibilità di definire quei fattori che governano la domanda e quei fattori che incidono pesantemente sull'aumento di costo inizialmente stimato per concretizzare i progetti.

Mentre per la domanda ci si riferisce a scenari che difficilmente potranno essere considerati attendibili dopo le vicissitudini recenti che hanno terremotato la finanza mondiale e che hanno manifestato la necessità di rifondare il sistema finanziario, per i costi si fa affidamento su stime che vengono introdotte in dossier che sono confezionati secondo modalità evidentemente poco efficaci.

La politica dei trasporti comunitaria deve essere proiettata sul territorio europeo e verificata a livello di back analysis , cioè in ritorno/feedback, con le politiche degli Stati membri: la pianificazione comunitaria non deve prescindere dalla pianificazione del singolo Stato o delle Euroregioni e Regioni coinvolte. Come si è avuto modo di esprimere nelle altre parti del documento, risulta opportuno che vi sia integrazione delle strategie politiche che ai diversi livelli determinano la pianificazione dei trasporti.

Inoltre, la pianificazione europea determinata sulla base di una strategia prudente che si affida nel lungo termine ai fattori meno indeterminabili, necessita di essere accompagnata da prefattibilità che orientino le scelte infrastrutturali di nuova realizzazione verso soluzioni con minori alee per contenere la lievitazione dei costi che si è registrata con l'esperienza condotta fino ad oggi. Le prefattibilità debbono avvalersi di adeguati elementi conoscitivi seppure preliminari a partire da quelli disponibili a costo pressoché nullo e ciò richiama la necessità di implementare i contenuti della direttiva INSPIRE che ha come mission quella di creare un quadro giuridico per la realizzazione e l'attivazione di un'infrastruttura per l'informazione territoriale in Europa, al fine di formulare, attuare, monitorare e valutare le politiche comunitarie a vari livelli e di fornire informazioni ai cittadini. Tra gli obiettivi principali della direttiva INSPIRE figura la possibilità di rendere disponibile una quantità di dati maggiore e di qualità più elevata ai fini dell'elaborazione delle politiche comunitarie e della loro attuazione negli Stati membri a qualsiasi livello. La direttiva è incentrata in particolare sulla politica ambientale, ma in futuro ci si aspetta che possa essere estesa ad altri settori come l'agricoltura, i trasporti e l'energia.

Quanto sopra per un primo approccio ad un quesito molto impegnativo e per il quale non risulta agevole individuare univoca risposta.

Aprile 2009