

“Consultazione sulla futura politica in materia di rete trans europea di trasporto”

Osservazioni Regione Lombardia 14 settembre 2010

PREMESSA

Il documento sottoposto alla consultazione rappresenta un primo elaborato per raccogliere le osservazioni da parte degli interessati sulla futura politica europea in materia di rete transeuropea con livelli diversificati di approfondimento rispetto ad i temi trattati: un livello metodologico per l'individuazione dei criteri per la definizione delle opere ed un livello molto più di dettaglio quando si affronta, ad esempio il tema del finanziamento (ove si arriva ad esempio a chiedere agli interlocutori come possa essere possibile coordinare e/o combinare le differenti fonti di della spesa UE per accelerare la realizzazione dei progetti e degli obiettivi strategici nel campo della rete TEN T. Questo disallineamento crea qualche difficoltà nella valutazione complessiva dell'intero documento. Per tale motivo ci si è riservati di proporre una serie di osservazioni soprattutto sulla parte di inquadramento metodologico per l'individuazione della rete TEN T che, si ritiene al momento costituire il quadro di riferimento ove successivamente analizzare gli aspetti più propriamente attuativi.

LA METODOLOGIA DI PIANIFICAZIONE DELLA RETE TEN T

L'approccio di pianificazione basato su due livelli della rete TEN T proposto dal documento, individuando una “rete centrale” come livello superiore che si interconnette con una rete globale, di secondo livello, atta a garantire l'accesso alla prima, rappresenta un **modello condivisibile** da un **punto di vista metodologico** soprattutto perché tiene conto di un modello di rete più estesa sul territorio che si interfaccia al livello locale.

E' indubbio però che un siffatto modello, nella fase realizzativa presenta aspetti positivi ed aspetti negativi, o quantomeno da valutare con attenzione.

L'aspetto positivo è sicuramente legato alla **omogenizzazione** che esso persegue dei criteri di progettazione e della interoperabilità delle modalità di pagamento del pedaggio sul territorio dell'Unione; omogenizzazione che, d'altro canto, però può significare **aumento considerevole dei costi di realizzazione** per rispondere ai **vincoli normativi**

(es. sicurezza stradale, dimensioni delle gallerie), imposti dalla stessa Comunità Europea.

In aggiunta, l'ampliamento delle opere ascrivibili alle reti TEN potrebbe **frammentare** in maniera importante **le risorse disponibili da parte della UE**.

Si tratta dunque di **ben calibrare un meccanismo** che consenta di equilibrare, soprattutto per la rete di secondo livello, la quantità di risorse messe a disposizione della UE con il livello di rispondenza ai requisiti normativi comunitari. Senza questa opportuna attenzione si rischierebbe di "ingessare" l'intero modello o di far sì che gli Stati membri pongano resistenza a segnalare interventi di secondo livello, vanificando il metodo delineato.

RETE CENTRALE

Per quanto riguarda la pianificazione della rete centrale si ritiene che, proprio condividendo uno degli obiettivi fondamentali ossia il collegamento est ed ovest, tra vecchi e nuovi Stati membri, così come la creazione di una futura rete trans mediterranea, **maggior rilievo debba essere dato al tema del superamento dei valichi montani e dei nodi orografici e territoriali**, individuandoli come nodi principali della rete, cui deve essere data particolare importanza nell'assegnazione delle risorse ma anche nel costituire un gruppo di lavoro transnazionale di verifica e monitoraggio dell'avanzamento lavori e con mandato di individuare soluzioni alle criticità.

Inoltre si sottolinea che pur condividendo che la pianificazione della rete centrale debba garantire la continuità dei progetti in corso, questa non debba essere l'unica opzione possibile ma si debba comunque lasciare la possibilità di **inserire anche nuovi interventi** che fungano da soluzione complementare ai percorsi diretti di connessione dei nodi.

RETE GLOBALE

Per quanto riguarda la rete globale si evidenziano alcuni aspetti che debbono essere maggiormente specificati per essere condivisibili, perchè così come esplicitati lasciano dei **margini interpretativi assai ampi**, in **particolare questo riguarda tutte le esigenze cui deve rispondere la rete globale**:

- fungere da riferimento per la pianificazione territoriale, cosa significa? Quale livello di cogenza negli strumenti di pianificazione si vuole gli Stati membri assegnino alle opere individuate? È evidente che questo non è aspetto secondario.
- costituire un obiettivo delle disposizioni tecnico-giuridiche sull'interoperabilità e la sicurezza. Anche in questo caso si vuole esprimere un obiettivo a cui tendere o l'adeguamento stringente alle norme comunitarie? Nel secondo caso, come sopra detto, ciò comporterebbe il rischio di compromettere la realizzazione di alcune opere.

Questi sono solo due esempi delle linee esigenziali delineate nel documento per la futura rete globale, ma anche le altre linee danno luogo ad interpretazioni non uniformi.

Si ritiene quindi che il **momento di discussione con gli Stati membri**, proposto nel documento per valutare i criteri e le condizioni delineate per la pianificazione della rete globale sia una **fase fondamentale** per chiarire gli elementi cui dovranno rispondere le opere da includere nella rete globale.

FINANZIAMENTO

Sicuramente interessante la proposta della Commissione di voler operare per mobilitare gli strumenti finanziari della UE relativi allo sviluppo rurale, fondi strutturali, Programma Quadro R&S, RTE, BEI, ecc per la realizzazione della Rete TEN T, in quanto rispondente proprio alle modalità di “progetto integrato” con cui Regione Lombardia sta approcciando i progetti per le più importanti infrastrutture avviate negli ultimi anni (Pedemontana e Brebemi). Si ricorda infatti che ben 150 milioni di euro sono stati stanziati per gli interventi di mitigazione (50 milioni) e compensazione ambientale (100 milioni) legati alla realizzazione di Pedemontana. Essi finanzieranno la realizzazione di un disegno articolato, di dimensioni regionali, costruito a partire dalle progettualità locali: un grande “parco per la città infinita” che si estende a nord di Milano nascerà dalla ricostituzione, valorizzazione e connessione in direzione est-ovest dei paesaggi attraversati dall'autostrada. Integrando l'elevata qualità architettonica dell'infrastruttura con gli interventi di mitigazione e compensazione ambientale, Pedemontana Lombarda realizzerà il più esteso progetto ambientale (quasi 700 ettari di superficie, equivalenti alla superficie interessata dall'infrastruttura) mai sviluppato in Italia. Per quanto riguarda Brebemi si evidenzia che la costruzione degli impianti a biomasse correlate alla realizzazione della infrastruttura consentiranno di poter produrre

l'energia elettrica sufficiente a compensare i normali consumi d'esercizio dell'autostrada attraverso l'utilizzo dei materiali di scarto provenienti dalle attività del comparto agricolo locale. Una soluzione che oltre a produrre energia "pulita" costituirà fonte di reddito per gli agricoltori della zona.