

□ **Mozione n. 87**

presentata in data 29 giugno 2006

a iniziativa dei Consiglieri Procaccini, Bucciarelli

“Programma autostrade del mare”

IL CONSIGLIO REGIONALE

Premesso che le considerazioni seguenti tengono conto dei risultati del Rapporto 2006 sui traffici marittimi e le politiche europee dei trasporti nel bacino Adriatico-Ionio, realizzato dall'ISTAO e presentato al forum delle Camere di commercio dell'Adriatico-Ionio di Durazzo il 25-26 maggio 2006;

Considerato che fin dal 2001 (Libro Bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”) le Autostrade del Mare venivano individuate come una seria alternativa agli itinerari via terra, e le iniziative ad esse attinenti furono finanziate attraverso il programma Marco Polo (2003/2006);

Considerato che nel 2004 nuovo impulso al programma delle Autostrade del Mare è stato dato dalla ridefinizione dei progetti prioritari delle Reti Transeuropee di trasporto, poiché le Autostrade del Mare sono state comprese nei 30 progetti prioritari, e si concentrano su quattro aree geografiche: Mar Baltico; Europa occidentale; Europa sud ovest (Mediterraneo occidentale), Europa sud est (Mediterraneo orientale);

Visto che al programma complessivo sono stati destinati 1,8 miliardi di euro per favorire:

- 1) la concentrazione di gran parte del trasporto merci su alcuni itinerari marittimi in partenza da un numero limitato di porti per accrescere la redditività delle linee;
- 2) la semplificazione dei controlli doganali;
- 3) la messa a punto di un sistema elettronico di dichiarazione per le autorità portuali;
- 4) le installazioni portuali riservate di preferenza a questa attività (terminali ro-ro, apparecchiature logistiche, aree di stazionamento, installazioni per camionisti) e un accesso diretto ai porti;
- 5) la navigabilità garantita tutto l'anno;

Considerato che per sostenere il programma Autostrade del Mare, nel 2004, in Italia, è stata costituita la società Rete autostrade mediterranee (RAM), che opera sulla base di una convenzione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è controllata, pressoché totalmente, da Sviluppo Italia, e che ha le seguenti finalità:

- 1) promuovere e favorire l'approvazione del programma “Autostrade del Mare” e dei progetti a livello nazionale e, per la parte necessaria, a livello comunitario;
- 2) promuovere azioni di scouting dei potenziali partner finanziari e/o imprenditoriali, in stretta collaborazione con armatori, autotrasportatori e terminalisti;
- 3) svolgere il ruolo di attuatore del programma e di “facilitatore del sistema”;
- 4) promuovere l'innovazione ed il trasferimento delle tecnologie, soprattutto informatiche;

Considerato che RAM ha proceduto alla realizzazione di un master plan nazionale d'intervento per le “Autostrade del Mare” e che ora sta procedendo a stipulare accordi principalmente con Regioni e Autorità portuali, con l'obiettivo di realizzare master plan regionali che consentano di tarare meglio gli interventi e di procedere poi ad accordi di programma per avviare azioni più specifiche;

Considerato che a partire dal dicembre 2005 RAM ha firmato protocolli d'intesa con Regione Puglia (dicembre 2005), Regione Liguria (dicembre 2005), Regione Veneto e Autorità portuale di Venezia (marzo 2006), Regione Abruzzo (marzo 2006), e che tali accordi prevedono la realizzazione di master plan regionali (entro 4 mesi dalla firma del protocollo) in cui devono essere indicati:

- a) le opere individuate per il potenziamento infrastrutturale dei terminal dedicati alle Autostrade del Mare e del loro raccordo con la rete stradale e autostradale;
- b) le linee marittime necessarie;
- c) i soggetti attuatori;
- d) gli schemi di finanziamento;
- e) gli eventuali interventi normativi;
- f) le procedure per l'avvio degli accordi di programma delle conferenze dei servizi con tutti i soggetti interessati (Autorità portuali, Interporti, Ferrovie, Anas, Autostrade, Comuni e Province);

Visto che l'Alto Adriatico ha ricevuto nuovo impulso dall'inserimento del progetto ferroviario Venezia-Koper-Divaca tra i progetti prioritari delle Reti Transeuropee di trasporto (TEN-T), mentre l'avvio delle iniziative di potenziamento dei tratti stradali e soprattutto ferroviari lungo la direttrice del Corridoio V, non potrà che rafforzare i vantaggi competitivi dei suoi porti (Venezia, Trieste, Chioggia e Monfalcone) che potranno presumibilmente accedere a quei mercati dell'Europa centrale che oggi si rivolgono prevalentemente agli scali del nord Europa;

Visto che a sud dell'Adriatico il Corridoio VII può avere un ruolo strategico per rafforzare la posizione dei porti a sud del bacino, ovvero Bari, Brindisi e Durazzo, tenuto conto anche dei collegamenti con il Mar Nero e il Caucaso;

Visto che anche l'area balcanica e l'Albania saranno interessate da progetti di estensione delle TEN-T ai Paesi confinanti con l'Unione come evidenziato nelle conclusioni del Rapporto presentato dal Gruppo di Alto Livello, appositamente dedicato, alla Commissione Trasporti (Network for peace and development-Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions - Report from the High Level Group chaired by Lodola de Palacio - novembre 2005);

Visto che solo la fascia Adriatica centrale risulta esclusa da programmi specifici di intervento, dopo che il programma del Corridoio Adriatico è scomparso dalla lista dei progetti prioritari dell'Unione Europea;

Considerato che l'unica occasione di sostegno ad iniziative di sviluppo del cabotaggio internazionale, per le Marche e soprattutto per il porto di Ancona, resta quella di accedere al programma delle Autostrade del Mare;

Visto che il porto di Ancona secondo un recente studio promosso dall'ICE ("Studio di fattibilità sull'accesso logistico al Corridoio Bar-Belgrado" - luglio 2005), costituisce per l'Italia il punto di accesso privilegiato ai Paesi dell'area Balcanica (Croazia, Bosnia, Serbia-Montenegro, Macedonia), ma anche dell'Europa centro orientale (Ungheria, Bulgaria, Romania);

Visto altresì che il porto di Ancona, pur mantenendo una forte leadership nel traffico internazionale di passeggeri, in particolare con Grecia e Croazia, sta perdendo competitività, all'interno del bacino Adriatico, nel traffico merci, oltre che nel traffico ferries con Albania e Serbia-Montenegro;

Visto che la Regione Veneto e la Regione Puglia (dove operano i principali concorrenti di Ancona) esplicitano il loro interesse ad utilizzare gli accordi con RAM per definire progetti e reperire risorse finanziarie per rafforzare i traffici marittimi verso la penisola balcanica e verso il Medio Oriente, tradizionali punti di forza per il porto dorico;

Tutto ciò premesso

IL CONSIGLIO REGIONALE

considera urgente e necessario un deciso intervento della Regione Marche per il rilancio del porto di Ancona

INVITA

il Presidente della Giunta regionale ad avviare l'iter per stipulare un protocollo d'intesa con la Società "Reti autostrade del Mediterraneo" (RAM) volto a realizzare un Master Plan per le Marche nell'ambito del programma Autostrade del Mare, in linea con quanto sta avvenendo con altre Regioni adriatiche.