



PROTOCOLLO DI INTESA PER LO SVILUPPO DEL CORRIDOIO ADRIATICO

Tra

La **Regione Abruzzo** rappresentata dal Presidente **Marco Marsilio**

La **Regione Marche** rappresentata dal Presidente **Francesco Acquaroli**

La **Regione Molise** rappresentata dal Presidente **Donato Toma**

La **Regione Puglia** rappresentata dal Presidente **Michele Emiliano**

Tutte nel prosieguo identificate congiuntamente come le “Parti”.

PREMESSO CHE:

- la Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) ha lo specifico obiettivo di consentire una mobilità senza ostacoli, sicura e sostenibile di persone e merci nonché di favorire l’accessibilità e la connettività per tutte le regioni dell’Unione, contribuendo all’ulteriore crescita economica, alla competitività in una prospettiva globale e ad una migliore coesione territoriale;
- lo sviluppo della Rete 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, consistente pertanto in una rete globale (*comprehensive*) e una rete centrale (*core*);
- la Rete Ten-T che coinvolge le Regioni Abruzzo, Marche, Molise e Puglia, nello scenario attuale, è specificata nelle mappe e negli elenchi di cui all’allegato I e alla parte 2 dell’allegato II del Regolamento 1315/2013;
- la connettività alle maggiori direttrici di trasporto nazionali ed europee delle Regioni Abruzzo, Marche, Molise e Puglia è stata approvata dal Parlamento Europeo il 28 ottobre 2015, in Seduta Plenaria, stabilendo così il completamento del Corridoio Baltico – Adriatico sull’intera dorsale adriatico – ionica, l’estensione nord – sud del Corridoio Scandinavo – Mediterraneo, nonché il miglioramento della connessione tra la penisola Iberica, l’Italia centrale e i Balcani occidentali;
- ai sensi del Regolamento (UE) n. 495/2019 del 25 marzo 2019, anche in considerazione delle conseguenze del recesso del Regno Unito dall’Unione Europea sui collegamenti e sui flussi di traffico, la Commissione dovrebbe effettuare, entro il 2021 (anziché al 2023, come originariamente previsto dal Regolamento UE n. 1315/2013), un riesame anticipato dei tracciati TEN-T per la rete già oggi classificata *core*, ma non può escludersi una anticipazione anche per la revisione della rete *comprehensive*;

- già nel 2019 la Commissione europea ha lanciato una consultazione pubblica, che si è conclusa nel luglio dello stesso anno, evidenziando l'esigenza di intervenire con un riesame della rete TEN-T per valutare i progressi compiuti, prendere atto dei cambiamenti dei flussi di trasporto di passeggeri e merci, considerare lo sviluppo degli investimenti nelle infrastrutture nazionali di trasporto e apportare modifiche al Regolamento (UE) n. 1315/2013, tenendo conto della situazione economica e di bilancio dell'Unione e dei singoli Stati membri;
- il riesame della rete TEN-T e l'opportunità di adeguare l'attuale configurazione alle esigenze nazionali mediante l'aggiornamento dello stato di attuazione e/o l'eventuale integrazione/rimozione di sezioni lineari e/o nodi di trasporto nei due livelli di rete oggi identificati, potrà essere presa in considerazione dalla Commissione europea solo se opportunamente giustificata, da un lato, mediante una pianificazione tecnico-finanziaria solida e affidabile, fondata su un impegno istituzionale formalizzato in un documento programmatico e, dall'altro, con la piena consapevolezza degli obblighi che discenderanno dai relativi Regolamenti comunitari;
- l'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2020-2022 "Italia Veloce" identifica, tra l'altro, nelle Aree Logistiche Integrate (ALI) un disegno di potenziamento infrastrutturale nell'Italia meridionale associato ai grandi corridoi europei TEN-T e nel miglioramento, attraverso una crescente intermodalità dei collegamenti stradali e ferroviari delle ALI con le aree interne inserite nelle Zone economiche speciali, la fonte di attrazione di nuovi investimenti nei territori che vi sono stati inseriti;
- la Strategia per la Macroregione Adriatico Ionica – EUSAIR è lo strumento primario di Governance e Programmazione dell'area e individua nel pilastro "Connettere la Regione" l'obiettivo di ridurre le distanze tra le comunità insulari e rurali attraverso il miglioramento della Governance dei corridoi interni e marittimi (includendo l'interoperabilità di tutte le modalità di trasporto) e delle reti energetiche, nonché sviluppando modi di trasporto e di fornitura di energia favorevoli all'ambiente;
- all'attuazione della Strategia EUSAIR contribuiranno i fondi strutturali e di investimento europei relativi alla prossima programmazione comunitaria 2021-2027 nonché quelli stanziati dal *Recovery Fund* post COVID-19 e previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE:

Articolo 1 (Recepimento delle premesse)

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di Intesa - di seguito chiamato per brevità anche "Intesa".

Articolo 2 (Finalità della Intesa)

1. Le Regioni Abruzzo, Marche, Molise e Puglia con la presente Intesa intendono cogliere l'opportunità della revisione del Regolamento (UE) n.1315/2013, nella convinzione che le reti TEN-T hanno lo scopo non solo di garantire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, ma costituiscono anche un importante elemento di crescita economica e occupazionale dei territori interessati; a tal fine, si impegnano a:
 - **fornire il proprio contributo unitario per il miglioramento della rete TEN-T** e favorire il pieno sfruttamento delle potenzialità del sistema trasportistico della dorsale adriatico-ionica;
 - **attivare forme di cooperazione** per sviluppare e promuovere il passaggio dal progetto politico a quello attuativo, mediante un'azione integrata di produzione progettuale e documentale, nel pieno rispetto delle metodologie e dei vincoli procedurali comunitari;
 - **individuare**, coinvolgendo altri portatori d'interesse, **interventi infrastrutturali e gestionali** capaci di realizzare le strategie e soddisfare i requisiti e le priorità stabiliti a livello comunitario, anche al fine di accedere ai fondi UE (QFP 2021-27 e *Recovery Fund*).
2. Le Parti mirano all'**incorporazione nelle TEN-T dell'intera dorsale adriatica**, con particolare riferimento alla sezione "Ancona-Bari", così completando la rete centrale con un vero e proprio "anello mancante", sia ferroviario che stradale, per rafforzare la competitività dell'Europa e, in particolare, della Regione Adriatico-Ionica, anche in ottica di rafforzamento dei collegamenti marittimi orizzontali con l'area balcanica.
3. Le Parti riconoscono inoltre quali **elementi di rilievo la realizzazione delle Aree logistiche integrate e l'avvio operativo delle Zone Economiche Speciali (ZES)**, così estendendo e qualificando, nell'Italia centro-meridionale, non solo le connessioni infrastrutturali interregionali, ma anche quelle tra distretti più prossimi che si scambiano materie prime, semilavorati e prodotti finiti al fine di rendere le stesse veramente competitive nei nuovi scenari della globalizzazione.

Articolo 3 (Priorità attuative)

1. Le attività progettuali saranno indirizzate a concretizzare gli obiettivi approvati dal Parlamento Europeo il 28 ottobre 2015, tra i quali in particolare:
 - a) **completamento del corridoio Baltico - Adriatico**, inclusa l'estensione all'intera dorsale adriatico-ionica;
 - b) **ampliamento nord-sud del corridoio scandinavo-mediterraneo**;
 - c) **miglioramento del collegamento est-ovest** tra la Penisola iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali;
 - d) **potenziamento delle strutture portuali** per un migliore collegamento delle due sponde dell'Adriatico e verso l'Europa centrale.

Si ritengono, pertanto, strategici i seguenti interventi:

- a) **incrementare la potenzialità dell'asse ferroviario adriatico nord – sud** mediante l'upgrading tecnologico delle linee esistenti e il raddoppio di tratte specifiche nonché **realizzare nuove linee AV/AC finalizzate al trasporto passeggeri e merci**, il tutto con standard tecnici di interoperabilità europei;
- b) **risolvere i problemi logistici** attraverso l'aumento della ricettività dei bacini portuali e la **realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le reti ferroviaria e stradale**;
- c) **prolungare la terza corsia autostradale A14** fino a Lecce/Taranto;
- d) **potenziare le trasversali di adduzione all'asse adriatico**;
- e) **sviluppare le Autostrade del Mare in direzione est – ovest** tra i porti delle due coste dell'Adriatico e **nord – sud** con l'interconnessione al sistema portuale dell'Alto Adriatico (Trieste, Venezia e Ravenna), così favorendo il trasporto combinato strada/mare e ferro/mare lungo gli assi est – ovest (con estensioni potenziali dalla Penisola iberica fino all'est Europa se non, addirittura, all'Asia).

Articolo 4 (Risultati attesi)

1. I benefici socio – economici e territoriali attesi, ad esito delle attività della Intesa sono:
 - a) **miglioramento delle condizioni ambientali** conseguenti ad una significativa diversione modale delle merci dalla strada alla ferrovia o alla modalità combinata strada/mare/ferro;
 - b) **incremento di competitività dei porti adriatici** rispetto a quelli dell'Europa centro – settentrionale perseguendo un riequilibrio dei flussi merci marittimi nella direzione est – ovest grazie all'inserimento di nuove linee marittime;
 - c) **riduzione dei tempi di percorrenza, abbattimento dei costi del trasporto e delle esternalità**, soprattutto in termini di emissioni di CO₂ rispetto al trasporto tutto strada, nonché **incremento della sicurezza dei trasporti**.
2. Per il raggiungimento di quanto rappresentato nella presente Intesa, le Parti, anche disgiuntamente, si adopereranno in ogni sede, istituzionale o non, per promuovere e far convergere le volontà degli enti territoriali e di soggetti pubblici e privati intorno agli obiettivi di sviluppo indicati. In particolare, sarà oggetto di apposita istanza presso i Ministeri competenti a presentare le proposte dello Stato Italiano nei confronti dell'UE, la richiesta di aggiornamento alla rete TEN-T coerente con i contenuti della presente Intesa.

Articolo 5 (Monitoraggio)

1. Le attività di cui alla presente Intesa saranno realizzate e monitorate attraverso:
 - un gruppo di lavoro tecnico, composto da rappresentanti delle strutture specialistiche di ciascuna Regione;



- un Comitato di coordinamento istituzionale, composto dai Presidenti e/o dagli Assessori competenti *ratione materiae* delle Parti;
 - un Coordinatore della Intesa, individuato nella Regione **ABRUZZO**, che definirà le proprie risorse umane da dedicare a tale attività con apposita Delibera di Giunta.
2. I costi associati alla partecipazione di ciascun referente coinvolto nelle attività di cui al comma precedente saranno a carico della Parte che lo ha designato.

Articolo 6 (Durata)

La presente Intesa ha decorrenza dalla data di sottoscrizione con validità sino al 31/12/2022. Le Parti potranno rinnovarla mediante espressa dichiarazione scritta entro i 60 (sessanta) giorni antecedenti alla sua scadenza naturale.

Pescara, 24/10/2020

REGIONE ABRUZZO
Presidente **Marco Marsilio**

REGIONE MARCHE
Presidente **Francesco Acquaroli**

REGIONE MOLISE
Presidente **Donato Toma**

REGIONE PUGLIA
Presidente **Michele Emiliano**