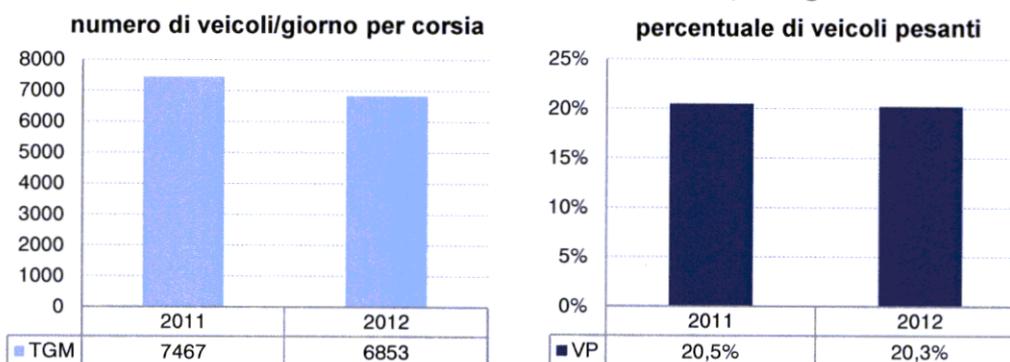


Un *trend* simile si riscontra nei dati di traffico in galleria. Dal confronto tra le medie del numero di veicoli per corsia, relative agli anni 2011 e 2012, si evidenzia una riduzione dell'ordine del -8,2%. Rimane sostanzialmente invariata la percentuale di veicoli pesanti sul traffico totale, che corrisponde, conseguentemente, ad un'analogia riduzione in termini assoluti.

Grafico 9 – Valori di traffico relativi all'ultimo biennio (2011 – 2012) nelle gallerie TERN

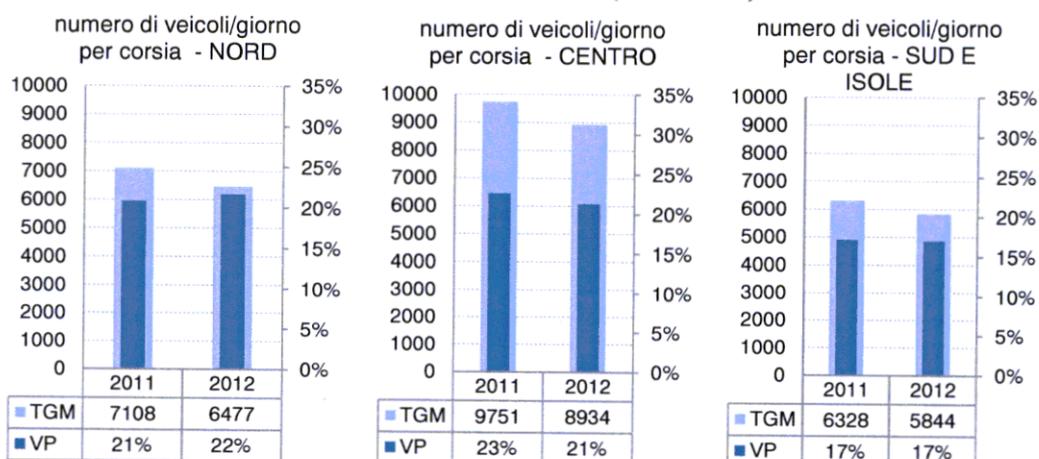


Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Poiché uno degli elementi che caratterizza maggiormente la sicurezza in galleria è rappresentato dal **volume di traffico e dalla sua composizione**, di seguito viene illustrata l'analisi dei flussi di traffico nei fornicci che ricadono nel campo di applicazione del decreto legislativo 264/2006.

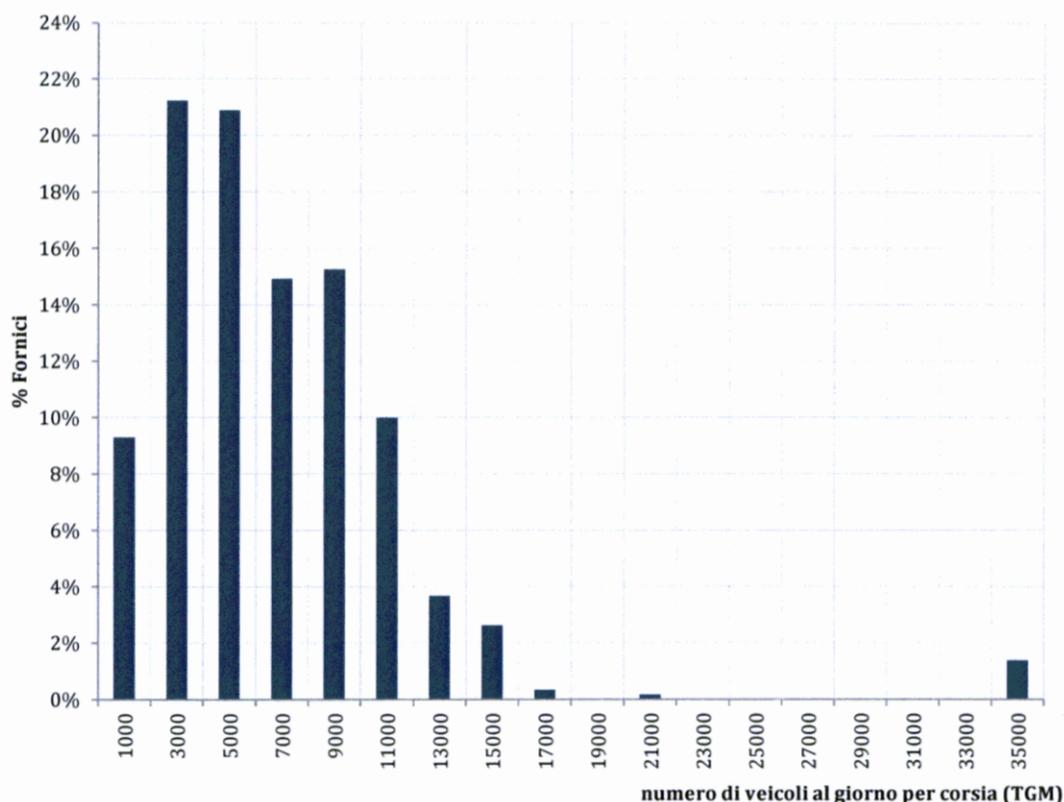
A tal fine, il grafico seguente riporta la distribuzione del numero dei fornicci in funzione del TGM (Traffico Giornaliero Medio) per corsia, tenuto conto anche del requisito imposto dal decreto legislativo 264/2006, che prevede la condizione di fornicci separati a percorrenza unidirezionale per le gallerie di nuova progettazione caratterizzate da una previsione a 15 anni di TGM superiore a 10.000 veicoli / giorno.

Grafico 10 – Valori di traffico relativi all'ultimo biennio (2011 – 2012)



Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

*Si precisa che i dati esposti rappresentano l'86% dell'universo dei dati, poiché non tutti i gestori hanno comunicato le informazioni relative ai volumi di traffico.*

**Grafico 11 – Ripartizione dei fornici aperti al traffico in funzione del TGM per corsia - 2012**

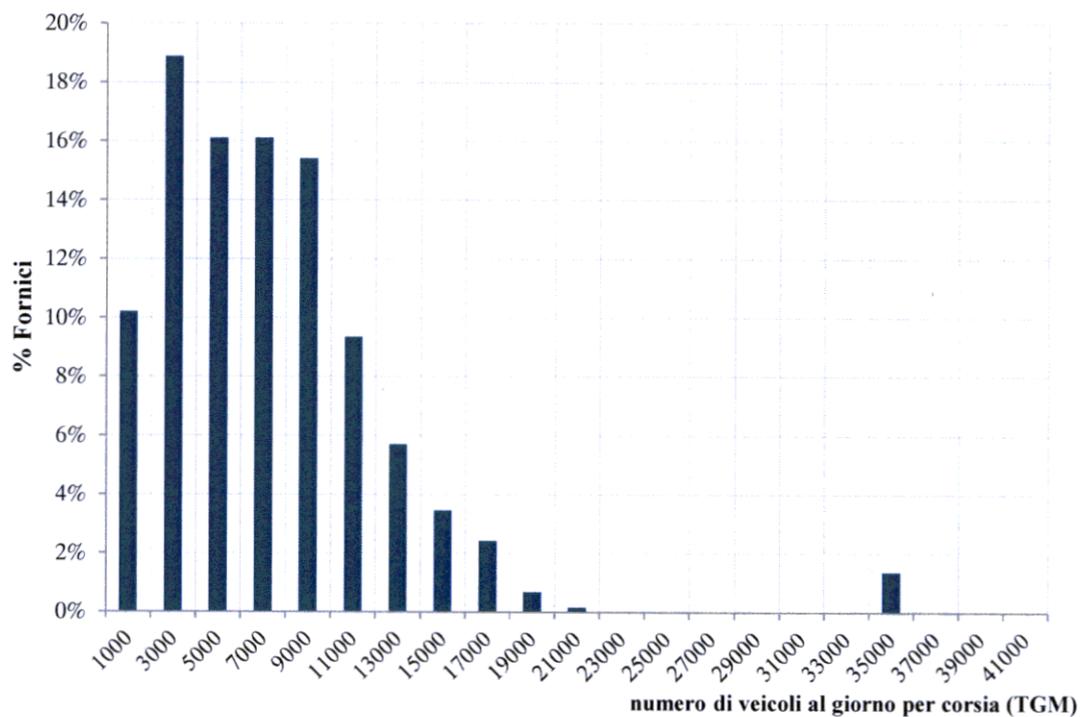
Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Dal Grafico 11 è possibile notare che per circa l'80% dei fornici è presente un valore del TGM per corsia inferiore a 10.000 veicoli / giorno. Solo nel 2% delle gallerie, il valore del TGM sale a 35.000 veicoli / giorno, si tratta in particolare degli 8 fornici appartenenti alle gallerie dell'Autostrada A90 - Grande Raccordo Anulare.

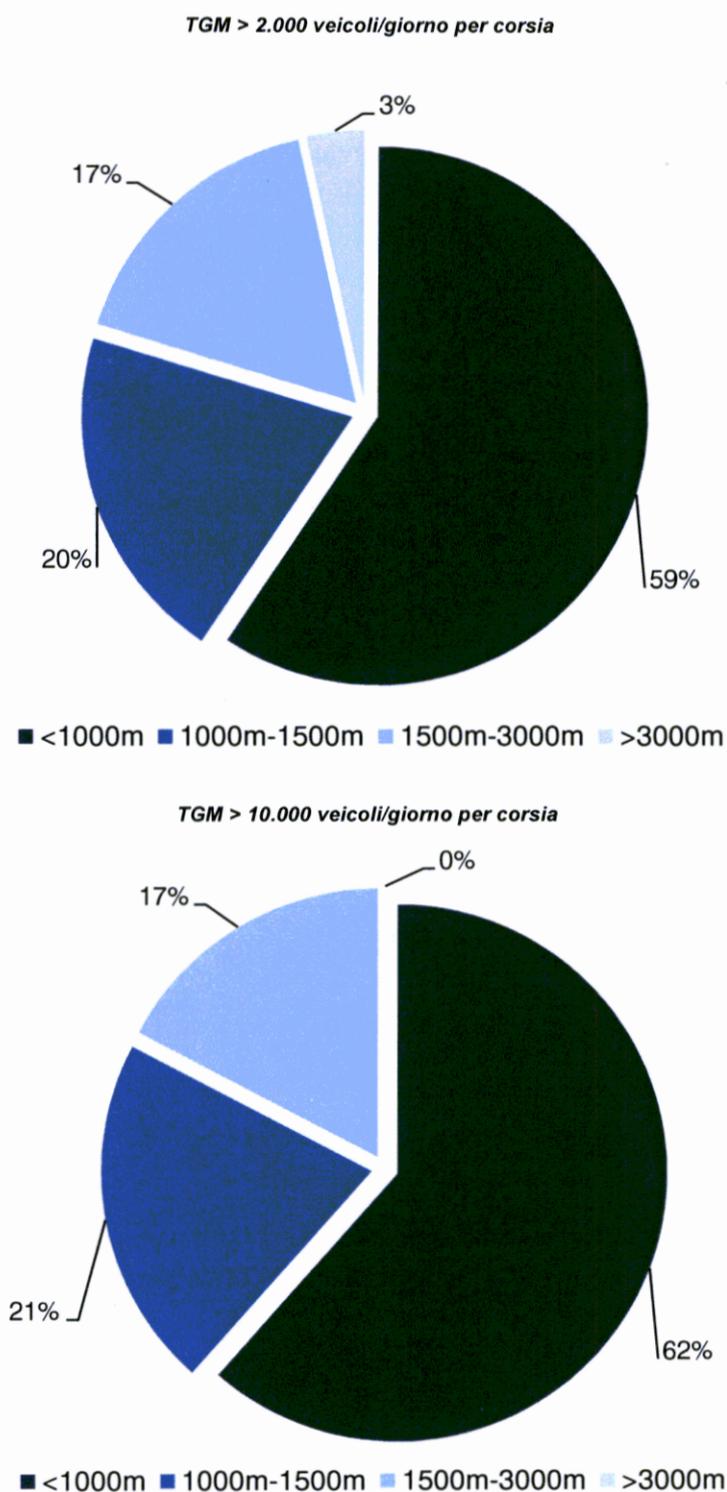
Dall'analisi incrociata tra volume di traffico e lunghezza delle gallerie è possibile determinare la percentuale di fornici appartenenti ad alcuni intervalli di lunghezza, dato un TGM superiore a 2.000 e 10.000 veicoli/giorno per corsia.

In particolare, le categorie evidenziate nei grafici seguenti sono state individuate sulla base di quanto previsto dal decreto legislativo 264/2006 in termini di lunghezza (minore di 1.000 metri; tra 1.000 e 1.500 metri; tra 1.500 e 3.000 metri; maggiore di 3.000 metri) e TGM (> 2.000 veicoli/giorno; > 10.000 veicoli/giorno).

Rispetto allo stesso grafico già presente nella Relazione predisposta l'anno 2012 (dati 2011 e riportato di seguito per facilità di confronto), si rileva che essendo diminuito il TGM per le categorie con traffico più elevato (da 13.000 a 35.000 veicoli/giorno/corsia), sono proporzionalmente aumentati i fornici aventi TGM nelle categorie con minore traffico (da 1.000 a 11.000).

**Grafico 12 – Ripartizione dei fornici aperti al traffico in funzione del TGM per corsia - 2011**

Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2012

**Grafico 13 – Ripartizione dei fornici aperti al traffico per lunghezza e TGM**

Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Da tale analisi si può dedurre che:

- per entrambe le categorie di TGM considerate (>2.000 e >10.000 veicoli/giorno), più del 60% dei fornici ha una lunghezza al di sotto dei 1.000 metri;

- solo il 3% dei fornici è caratterizzato da una lunghezza superiore ai 3.000 metri, nel caso di TGM superiore a 2.000 veicoli/giorno per corsia. Si evidenzia, inoltre, che non si rileva alcun fornice di lunghezza superiore a 3.000 metri con rilevanti volumi di traffico (TGM superiore a 10.000 veicoli/giorno per corsia).

**I grafici segnalano che la pericolosità dovuta al fattore “lunghezza” non si accompagna ai rischi determinati da un “elevato TGM”, non incidendo, dunque, sul rischio complessivo in galleria.**

Inoltre con riferimento alle gallerie bidirezionali (14), solo il 21% ha una lunghezza superiore a 2.000 metri e nessuna galleria ha un TGM per corsia superiore a 10.000 veicoli/giorno.

Oltre ai volumi di traffico, anche la relativa composizione è uno degli elementi presi in considerazione dal decreto legislativo 264/2006, poiché il superamento del valore del 15% del traffico pesante (con massa superiore a 3,5 t), rispetto al TGM costituisce un elemento di particolare attenzione.

In particolare, tale percentuale diventa rilevante in presenza di un TGM sostenuto, che in linea con il decreto legislativo 264/2006 è stato considerato pari a 10.000 veicoli/giorno.

**Tabella 6 – Ripartizione dei fornici della rete stradale TERN in funzione della percentuale di traffico pesante e del TGM per corsia**

Traffico Pesante (%)	< 2.000 TGM		2.000-5.000 TGM		5.000-10.000 TGM		> 10.000 TGM		Totale	
	Fornici (numero)	Fornici (%)								
< 10	2	3,9%	8	5,3%	10	4,0%	2	2,1%	22	4,0%
10-15	2	3,9%	14	9,3%	41	16,3%	36	37,5%	93	17,1%
15-20	38	74,5%	56	37,3%	87	34,5%	24	25,0%	206	37,9%
20-25	6	11,8%	20	13,3%	78	31,0%	24	25,0%	122	22,4%
25-30	1	2,0%	34	22,7%	25	9,9%	4	4,2%	64	11,8%
30-35	2	3,9%	18	12,0%	11	4,4%	6	6,3%	37	6,8%
>35	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
<b>Totale</b>	<b>51</b>		<b>150</b>		<b>252</b>		<b>96</b>		<b>544</b>	

Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Si precisa che i dati esposti nella tabella rappresentano l'83% dell'universo dei dati, poiché non tutti i gestori hanno comunicato il traffico corrispondente ai veicoli di massa superiore a 3,5 t.

Come evidenziato nella tabella precedente, circa l'11% del campione, ovvero 58 fornici (evidenziati in colore azzurro), è interessato da un TGM per corsia superiore a 10.000 veicoli/giorno, di cui almeno il 15% ha massa superiore a 3,5 tonnellate.

Un ulteriore elemento che consente di affinare tale analisi è la lunghezza dei fornici.

In particolare, dall'analisi congiunta di questi tre elementi:

- TGM superiore a 10.000 veicoli/giorno;
- volume di traffico pesante rilevante (>15%);
- lunghezza delle gallerie (cfr. paragrafo 3.1), gallerie bidirezionali.

è possibile individuare i fornici da sottoporre a particolare attenzione.

**Tabella 7 – Ripartizione dei fornici della rete stradale TERN con TGM per corsia > 10.000 veicoli / giorno in funzione della percentuale di traffico pesante e della lunghezza**

Traffico Pesante (%)	< 1.000 metri		1.000-1.500 metri		1.500-3.000 metri		> 3.000 metri		Totale	
	Fornici (numero)	Fornici (%)	Fornici (numero)	Fornici (%)	Fornici (numero)	Fornici (%)	Fornici (numero)	Fornici (%)	Fornici (numero)	Fornici (%)
< 10	0	0,0%	0	0,0%	2	13,3%	0	0,0%	2	2,1%
10-15	18	29,5%	10	50,0%	8	53,3%	0	0,0%	36	37,5%
15-20	15	24,6%	5	25,0%	4	26,7%	0	0,0%	24	25,0%
20-25	20	32,8%	3	15,0%	1	6,7%	0	0,0%	24	25,0%
25-30	4	6,6%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	4,2%
30-35	4	6,6%	2	10,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	6,3%
>35	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
<b>Totale</b>	<b>61</b>	<b>64%</b>	<b>20</b>	<b>21%</b>	<b>15</b>	<b>15%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>96</b>	

Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Anche tale analisi conferma quanto anticipato precedentemente: la pericolosità dovuta al fattore “lunghezza” non si va a sommare all’effetto determinato da un elevato traffico giornaliero, in particolare, pesante.

I dati esposti evidenziano, infatti, che:

- non si rilevano gallerie caratterizzate da elevata lunghezza (superiore a 3.000 metri) con TGM > 10.000 veicoli giorno;
- solo il 20% dei fornici del campione è caratterizzato da un TGM > 10.000 veicoli giorno con traffico pesante superiore alla soglia del 15%.

In questo caso, la categoria che riveste maggiore attenzione è quella dei fornici (in numero di 5, evidenziati in azzurro), di lunghezza compresa tra 1.500 e 3.000 metri, il cui traffico pesante, per TGM per corsia > 10.000 veicoli / giorno, è comunque compreso tra il 15% e il 25%.

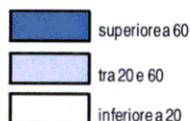
### 3.4 Distribuzione regionale delle gallerie

La distribuzione a livello regionale delle gallerie è fortemente influenzata dalla particolare conformazione morfologica prevalentemente collinare/montuosa e dall'elevata criticità del sistema idrogeologico, aspetti tipici del nostro paese.

Tali aspetti determinano la presenza di numerose gallerie sui tracciati autostradali, talvolta caratterizzati da una concentrazione sequenziale quantitativamente rilevante limitando, o rendendo impossibili, incisivi interventi strutturali sulle gallerie esistenti. In particolare, si osserva una concentrazione delle gallerie su alcuni itinerari localizzati in aree territoriali morfologicamente sfavorite.

Tabella 8 – Fornici rete TERN aperti al traffico - distribuzione regionale

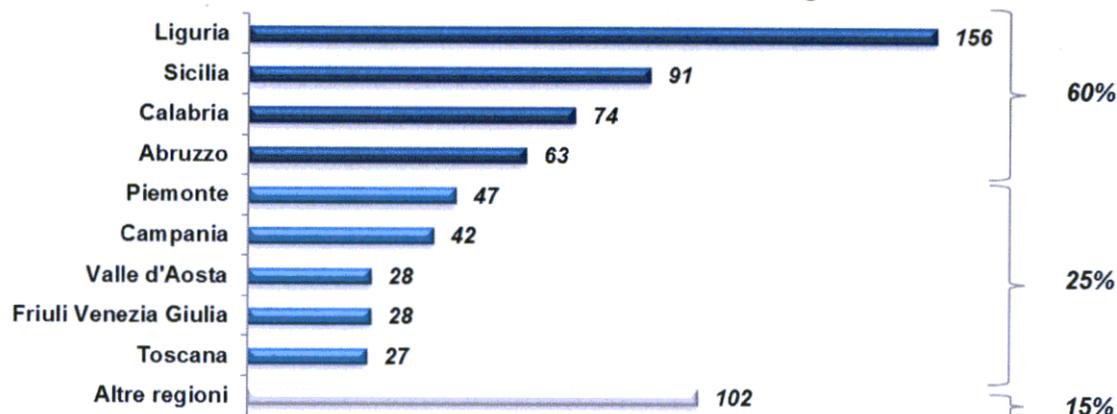
Area	Regione	Numero Fornici	%
NORD	Valle d'Aosta	28	4,26%
	Piemonte	47	7,14%
	Liguria	156	23,71%
	Lombardia	8	1,22%
	Trentino Alto Adige	8	1,22%
	Friuli Venezia Giulia	28	4,26%
	Veneto	2	0,30%
	Emilia Romagna	17	2,58%
	<b>Totale NORD</b>	<b>294</b>	<b>44,68%</b>
CENTRO	Toscana	27	4,10%
	Marche	24	3,65%
	Umbria	8	1,22%
	Lazio	18	2,74%
	Abruzzo	63	9,57%
	<b>Totale CENTRO</b>	<b>140</b>	<b>21,28%</b>
SUD E ISOLE	Campania	42	6,38%
	Basilicata	13	1,98%
	Calabria	74	11,25%
	Puglia	2	0,30%
	Sicilia	91	13,83%
	Sardegna	2	0,30%
	<b>Totale SUD E ISOLE</b>	<b>224</b>	<b>34,04%</b>
<b>Totale</b>	<b>658</b>	<b>100,00%</b>	



Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Approfondendo l'analisi, è, inoltre, possibile verificare che **circa il 60% dei fornicci è concentrato in sole quattro regioni**, che in ordine di consistenza numerica sono: Liguria, Sicilia, Calabria e Abruzzo.

**Grafico 14 – Fornici TERN aperti al traffico – distribuzione a livello regionale**



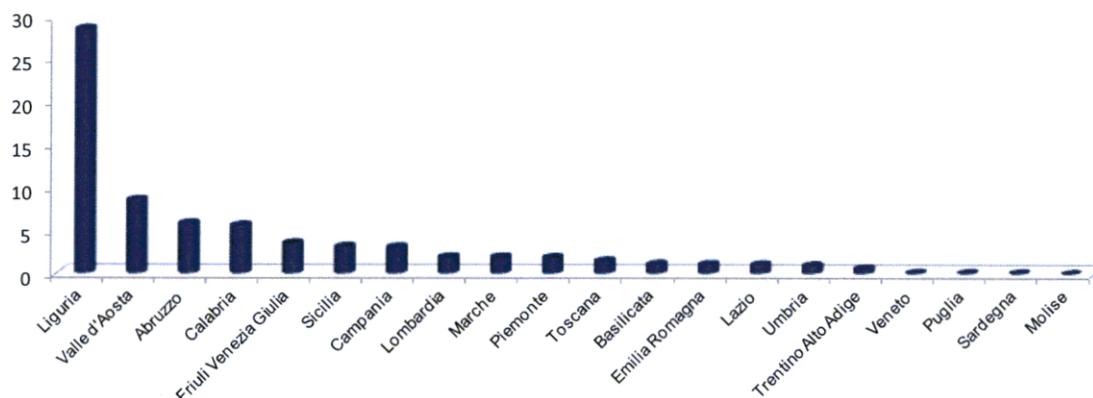
Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Oltre alla quantificazione regionale, è opportuno analizzare i dati in termini di densità territoriale, così da ottenere ulteriori indicazioni qualitative.

Tale aspetto è rappresentato sia in termini di densità regionale, che in relazione ad itinerari e direttrici della rete stradale TERN.

Rapportando, infatti, il numero dei fornicci alla superficie di ciascun territorio, si può ottenere quanto evidenziato nel grafico seguente: emergono naturalmente le Regioni montane che hanno una superficie minore, come la Valle d'Aosta ed il Friuli Venezia Giulia.

**Grafico 15 – Distribuzione a livello regionale dei fornicci della rete TERN (n. fornicci/10.000 km<sup>2</sup> territorio)**



Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Ulteriori considerazioni possono effettuarsi sulla base della distribuzione delle gallerie sui diversi itinerari TERN. Infatti, analizzando tale distribuzione risulta che particolari tratte sono caratterizzate da una concentrazione elevata di gallerie, che si traduce in densità chilometrica di fornicci su itinerario di appartenenza. L'adeguamento contemporaneo di più gallerie su tali itinerari determinerebbe un innalzamento del

rischio a causa della deviazione del traffico in un solo fornice o, dove presenti, su itinerari alternativi. Nella tabella seguente sono riportati gli itinerari maggiormente critici dal punto di vista della densità chilometrica di gallerie.

**Tabella 9 – Itinerari della rete TERN con maggiore concentrazione di gallerie**

Itinerario/Tratta Autostradale	Estensione Itinerario TERN [km] [A]	n fornici	Lunghezza fornici [km] [B]	Lunghezza fornici / Estensione Itinerario TERN [B/A]
Genova - La Spezia (ASPI; SALT)	93,5	58	61,5	33,5%
Torino - Bardonecchia (SITAF)	73	14	34,1	23,4%
Savona - Genova (ASPI)	45	21	13,8	22,5%
Ventimiglia - Savona (AutoFiori)	113	42	42,8	18,9%
Palermo - Messina (CAS)	183	67	94,6	26,0%
Roma - Teramo (SdP)	138	28	53,5	19,4%
Voltri - Alessandria (ASPI)	58	18	14,3	12,3%
Ancona - Pescara (ASPI)	173	43	35,0	10,2%
Savona - Torino (ATS)	124	7	7,2	5,8%
Vignole - Allacciamento A10 - A7 (Milano Allacc. A10) (ASPI)	38	11	9,7	20,7%

La tabella 9 mostra particolare concentrazione, in alcune regioni italiane e su specifici itinerari, di gallerie da adeguare ai sensi del decreto legislativo 264/2006, con un'incidenza massima per 17 itinerari presenti, per la gran parte, nelle regioni Liguria, Valle d'Aosta ed Abruzzo. In questi casi, la viabilità alternativa non è in grado di sostenere, per periodi prolungati, limitazioni al traffico sulla rete autostradale.

Infatti, una sistematica opera di intervento provocherebbe forti disagi con conseguente esclusione del territorio dalla rete di comunicazione. A tali conseguenze andrebbero aggiunte quelle, in termini di sicurezza per gli utenti, legate alla presenza di estese e prolungate cantierizzazioni.

Da ultimo, il notevole impegno economico, sia in termini di costi diretti che indiretti sul territorio, impone attente valutazioni costi/benefici. Quanto sopra ha condotto il Ministero a definire con la Commissione Europea un approccio condiviso che, all'interno delle regole dettate dalla normativa Comunitaria, trovi soluzioni per affrontare le problematiche legate al raggiungimento dell'obiettivo di adeguare tutti i 658 fornici al 30 aprile 2019.

Si segnala che in allegato II è presente una scheda sintetica per singola Regione.

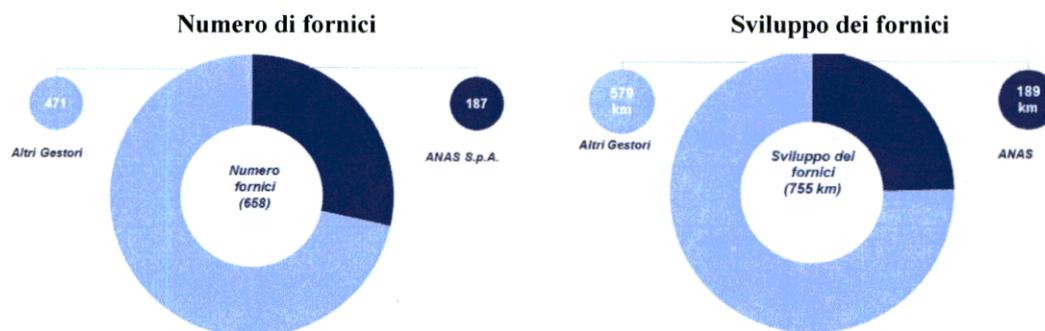
### 3.5 Attori istituzionali

La gestione e la vigilanza della rete TERN e della relativa sicurezza sono affidate ai seguenti soggetti:

- **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - Commissione permanente per le gallerie**, responsabile delle ispezioni/istruttorie, delle valutazioni e delle verifiche funzionali per tutte le gallerie di lunghezza superiore a 500 metri situate sulle strade appartenenti alla rete TERN ricadenti nel territorio nazionale (articoli 4, 11 e 12, decreto legislativo 264/2006);
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture – Divisione 2** (Vigilanza e attività ispettiva sulla sicurezza), cui è demandata la verifica sullo stato della sicurezza delle gallerie stradali in raccordo con la Commissione permanente per le gallerie;
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per le Infrastrutture stradali – Divisione 2** (Programmazione e Vigilanza sull'attività di ANAS), responsabile della vigilanza sia tecnica che operativa rispetto al gestore pubblico nazionale;
- **Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (SVCA)**, struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che svolge le attività di vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e di controllo della gestione delle autostrade;
- **ANAS**, che, in qualità di gestore pubblico nazionale, assicura la gestione, manutenzione, miglioramento, costruzione della rete stradale e autostradale di proprietà dello Stato;
- **“Altri gestori”**, responsabili della rete autostradale a pedaggio.

Come evidenziato nel grafico seguente, gli “Altri gestori” sono responsabili della maggior parte delle gallerie ricadenti nella rete TERN e, quindi, dei relativi interventi di adeguamento.

Grafico 16 – Ripartizione dei fornici TERN e della relativa estensione per categoria di gestore



Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Nella tabella seguente è riportato l'elenco dei gestori ordinati in base alla numerosità dei fornicci di propria competenza.

**Tabella 10 – Numero dei fornicci aperti al traffico di competenza di ogni gestore**

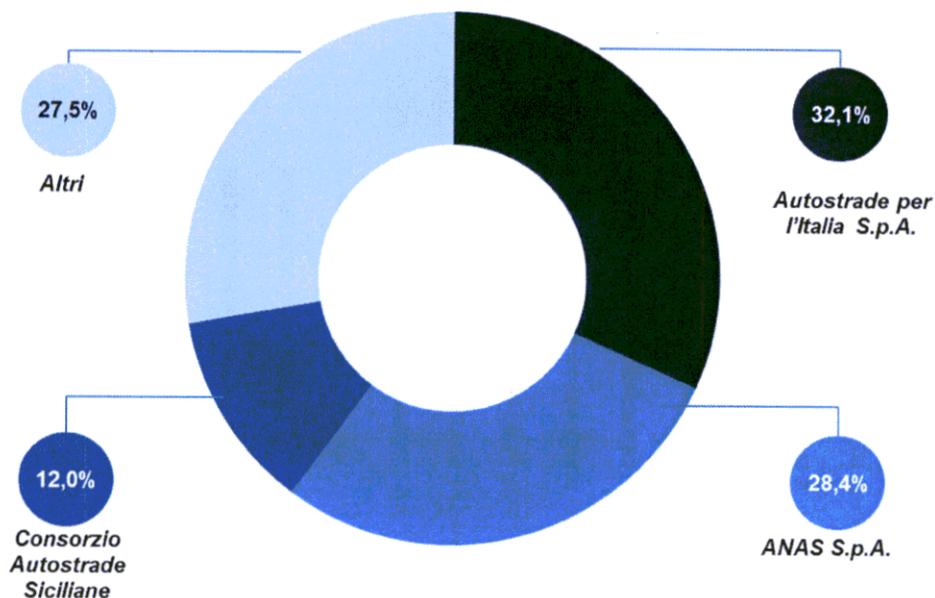
Gestore	n° Fornici	Sviluppo dei fornicci (km)
Autostrade per l'Italia S.p.A.	211	213,21
ANAS S.p.A.	187	188,93
Consorzio Autostrade Siciliane.	79	105,36
Autostrada dei Fiori S.p.A.	42	42,80
Strada dei Parchi S.p.A.	32	64,47
Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A.	28	24,76
Raccordo Autostradale Valle D'Aosta S.p.A.	20	49,27
Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A.	14	34,13
Autostrada del Brennero S.p.A.	8	6,51
Autocamionale della Cisa S.p.A.	8	10,35
Società Autostrade Valdostane S.p.A.	8	11,75
Autostrada Torino – Savona S.p.A.	7	7,18
Autostrada Torino Ivrea Valle d'Aosta S.p.A.	4	2,29
Asti – Cuneo S.p.A.	4	2,81
Autostrada BS – PD S.p.A.	2	1,13
Autostrade Meridionali S.p.A.	2	0,99
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	2	1,84
Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	0	0,00
<b>Totale</b>	<b>658</b>	<b>767,77</b>

Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

Tra di essi, pur ricadendo tra i concessionari della rete autostradale a pedaggio, alcuni sono caratterizzati dalla maggioranza pubblica tra le quote societarie, come nel caso del Consorzio per le Autostrade Siciliane (CAS).

Dai dati esposti circa il 70% del patrimonio di gallerie TERN (sia in termini di numero di forniche che di estensione) è riconducibile alla rete in concessione a tre soli gestori, in particolare: Autostrade per l'Italia, ANAS e CAS.

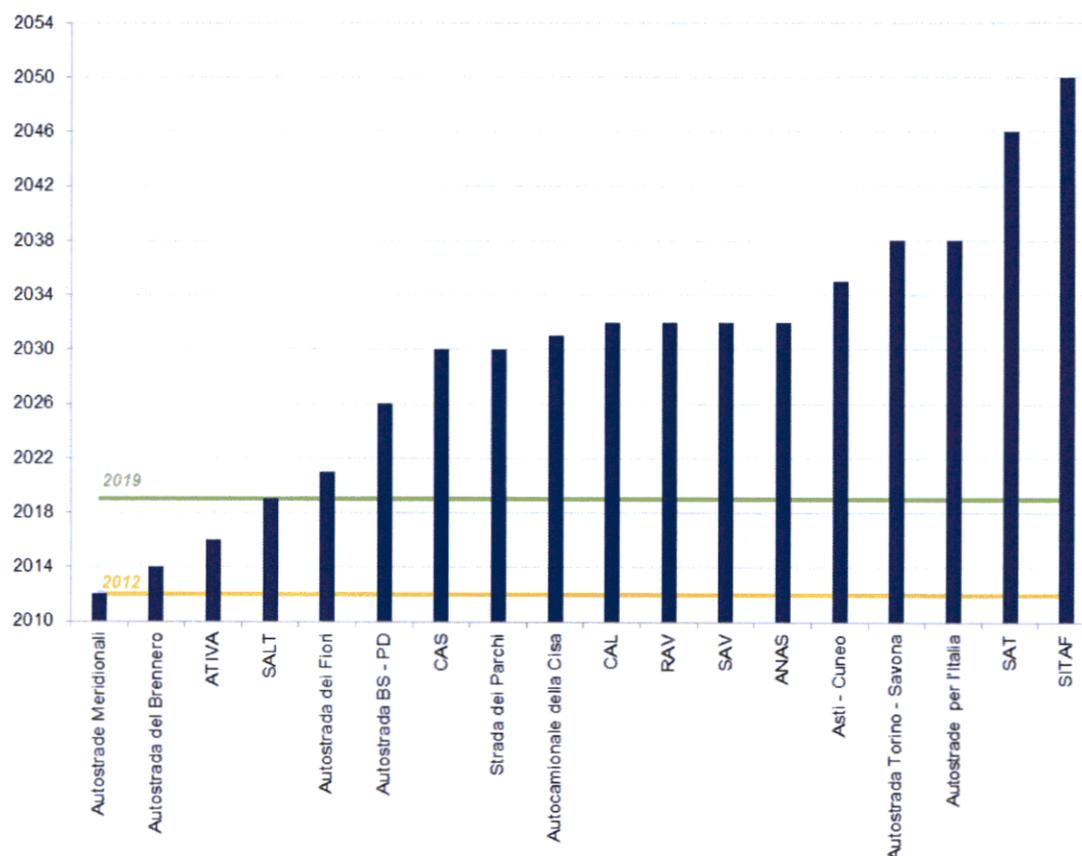
Grafico 17 – Ripartizione dei forniche TERN tra i principali gestori



Fonte: dati forniti dai gestori tramite SVCA e da ANAS, 2013

È quindi anche di competenza di tali gestori la maggior parte dei piani di adeguamento ex decreto legislativo 264/2006.

A tal proposito, vale la pena evidenziare che la scadenza delle concessioni è, per questi tre gestori, nonché nella maggior parte dei casi, ad eccezione di Autostrade Meridionali, Autostrada del Brennero e Autostrada Torino Ivrea Valle d'Aosta (ATIVA), ampiamente coerente con il termine del 2019 fissato dal decreto legislativo 264/2006 per la realizzazione dei piani di adeguamento ai requisiti di sicurezza previsti (cfr. grafico seguente).

**Grafico 18 – Durata della concessione dei gestori**

Fonte: elaborazione della Commissione permanente per le gallerie, 2013

Un'occasione per dare impulso, da parte dei gestori della rete a pedaggio, alla realizzazione degli interventi di adeguamento potrà essere la revisione quinquennale dei piani finanziari allegati alle convenzioni autostradali. I gestori infatti esercitano le infrastrutture in regime di concessione, in virtù di un piano economico finanziario che si attua per mezzo di programmi assoggettati, come sopra accennato, a revisione periodica ogni cinque anni.

Nei prossimi piani finanziari è prevista la definizione dell'importo dei lavori al fine di assicurare i requisiti minimi di cui al punto 1.2.2 del decreto legislativo 264/06.

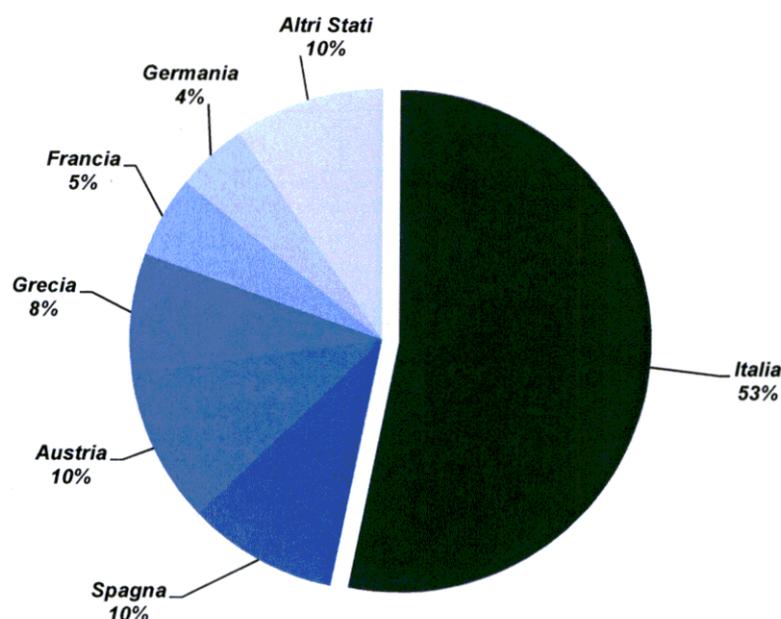
Nel caso di Autostrade per l'Italia, ATIVA, Asti - Cuneo e Autostrada BS - PD i suddetti piani sono in corso di aggiornamento in quanto scaduti alla data del 31 dicembre 2012. Per Autostrada del Brennero e Autostrade Meridionali è in corso il bando di gara per l'affidamento della nuova concessione che prevederà il relativo piano finanziario. Per tutti gli altri gestori la scadenza del piano finanziario è prevista nell'anno 2013. Per quanto riguarda il Consorzio Autostrade Siciliane l'iter procedurale è da tempo interrotto.

Nei prossimi piani finanziari sarà dunque prevista una specifica posta finanziaria per adeguare le gallerie totalmente o parzialmente conformi, in coerenza con la "soluzione temporanea", concordata con la Commissione europea (vedi paragrafo 2.2).

#### 4 Situazione europea

L'Italia è il paese con il più alto numero di gallerie appartenenti alla rete TERN, avendo circa la metà del patrimonio totale presente in Europa. Ciò è naturale conseguenza sia della morfologia del territorio nazionale che della necessità di assicurare, con la realizzazione delle gallerie, la compatibilità tra il progetto di infrastruttura e i vincoli paesaggistici, naturalistici e ambientali presenti sul territorio italiano.

Grafico 19 – Ripartizione delle gallerie TERN per Stato Membro



Fonte: dati UE (Centro risorse di comunicazione e informazione per amministrazioni, imprese e cittadini" - [www.circabc.europa.eu](http://www.circabc.europa.eu)) e dati International Tunnelling and Underground Space Association (ITA-COSUF)

Le gallerie in Italia si contraddistinguono, dunque sia per la quantità che per l'estensione chilometrica, così come si rileva dalla Tabella 11. Tale situazione, che non ha confronto con quella dei principali Stati dell'UE, fa sì che il nostro Paese **risulta quello con maggiore "impatto" da parte della normativa Europea.**

In particolare, dall'analisi dei dati, illustrati nella Tabella citata, si evince che l'Italia ha un impegno molto più elevato rispetto a quello affrontato dagli altri Stati Membri in termini di gallerie da adeguare.

Nello specifico per ogni Stato Membro preso in considerazione, è indicato:

- il **totale gallerie**, vale a dire il totale delle gallerie ricadenti nell'ambito di applicazione della Direttiva 2004/54/CE;
- l'**anno di recepimento della Direttiva 2004/54/CE**, ovvero l'anno di trasposizione in normativa nazionale delle prescrizioni comunitarie;
- il **termine per l'adeguamento**, ovvero per l'esecuzione degli interventi di messa in sicurezza.

Tabella 11 – Situazione europea: gallerie esistenti all'anno di recepimento della Direttiva (2006)

Stato Membro	Totale gallerie	Anno di recepimento della Direttiva	Termine per l'adeguamento
	(a)	(b)	(c)
Italia	275	2006	2019
Spagna	61	2006	2019
Austria	58	2006	2019
Grecia	56	2007	2019
Francia	29	2006	2014
Germania	26	2006	2014

Fonte: dati UE (Centro risorse di comunicazione e informazione per amministrazioni, imprese e cittadini" - [www.circabc.europa.eu](http://www.circabc.europa.eu)), 2012 - Form on the compliance of the tunnels with the provisions of directive 2004/54/EC on the minimum safety requirements for tunnels in the TERN, 2008

Per quanto riguarda Italia, Spagna, Austria e Grecia per le quali, in relazione all'elevato rapporto gallerie/estensione della rete, la scadenza è prevista per il 2019, è trascorso più della metà del tempo utile per tale adeguamento.

I dati esposti nella Tabella 11 mettono in luce che **l'Italia risulta di gran lunga il Paese con il maggior numero di gallerie**. Con riferimento agli Stati Membri che possono accedere al termine del 2019, il numero delle gallerie italiane è 4,5 volte più elevato rispetto alla Spagna, 4,7 volte più elevato di quello dell'Austria e 4,9 rispetto alla Grecia.

A tale riguardo, non può non segnalarsi che l'Italia, per certi versi, è stata penalizzata rispetto agli altri Stati Membri.

Infatti, non solo in termini di impegno economico, ma anche di tempi di esecuzione dei lavori, è quasi scontato che rispetto alla lunghezza media, è il numero di gallerie a pesare maggiormente, se non altro per il fatto di dover replicare, oltre al cantiere, anche l'installazione di alcuni impianti quali serbatoi idrici, cabine elettriche, ecc.

Per l'Italia la scadenza per gli interventi di adeguamento dei fornicci esistenti, risulta quindi particolarmente critica. Infatti, dal punto di vista cronologico, confrontando il piano di adeguamento di altri paesi, si osserva che il corrispondente impegno per anno in Italia è molto più elevato rispetto ad altri Stati Membri più importanti e conseguentemente anche rispetto alla media europea.

Si evidenzia, inoltre, che tale situazione sarà ancora più complessa a partire dal 2014, a seguito dell'ampliamento della rete TERN, tenuto conto che il numero di gallerie subirà un'ulteriore variazione in aumento. Per tale ragione la Commissione Europea ha concordato con l'Italia la "soluzione temporanea" di cui al paragrafo 2.2 che permette, una volta assicurati i requisiti minimi indicati dalla norma comunitaria, di poter completare l'adeguamento di alcune gallerie oltre il 2019, purché siano garantite misure di sicurezza commisurate al periodo transitorio, destinate a portare il livello di rischio entro limiti di accettabilità.

Inoltre, a fronte di questo impegno, non sono previsti finanziamenti europei, sebbene l'investimento per la sicurezza insista su gallerie della rete TERN, ovvero su corridoi di interesse strategico europeo, destinati al traffico di merci e passeggeri comunitari. A tale proposito la Commissione permanente per le gallerie si è fatta promotrice di verificare, presso la Direzione generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti responsabile della programmazione comunitaria, la possibilità di far ammettere a finanziamento, a valere sulle risorse comunitarie 2007-2013 ed eventualmente sulla nuova programmazione 2014 - 2020, interventi diffusi di miglioramento della sicurezza sulla rete, in cui ricadono anche lavori di adeguamento e di innalzamento tecnologico delle gallerie gestite dall'ANAS localizzate nelle quattro regioni dell'obiettivo "convergenza".

A tale proposito si segnala che, con il recente decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, è stato istituito un fondo per gli interventi immediatamente cantierabili relativi a ponti, viadotti e gallerie, che prevede, per l'anno in corso, una dotazione finanziaria pari a 300 milioni di Euro.