

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### ATTI COMUNITARI:

Libro verde « Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti » (COM(2009) 44 def.) ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e conclusione. – Approvazione di un documento finale</i> ) .....	119
ALLEGATO ( <i>Documento finale approvato dalla Commissione</i> ) .....	125
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	124

##### ATTI COMUNITARI

*Mercoledì 14 ottobre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.*

#### **La seduta comincia alle 10.35.**

**Libro verde « Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti ».**  
(COM(2009) 44 def.).

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e conclusione. – Approvazione di un documento finale).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato, da ultimo, nella seduta del 7 ottobre 2009.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, fa presente di avere apportato alcune modifiche alla proposta di documento finale, in relazione alle richieste emerse dal dibattito tenutosi nella seduta del 7 otto-

bre. In particolare, sottolinea di aver inserito nella premessa della proposta di documento finale il riferimento alla valutazione espressa dalla Commissione europea in merito alle risoluzioni approvate dalla Camera dei deputati sul Programma legislativo e di lavoro della Commissione per il 2009, relative all'esigenza che l'Unione europea individui risorse aggiuntive per la realizzazione delle reti di trasporto transeuropee; evidenzia inoltre di aver inserito un passaggio che prevede che venga assicurato il completamento, oltre che dei corridoi 1 e 5, anche del corridoio 24 Genova-Rotterdam. Fa presente di aver altresì previsto, nell'ambito della revisione delle reti TEN-T, un riferimento alle connessioni cosiddette di ultimo miglio con i porti, al potenziamento dei collegamenti sulla direttrice adriatica, con particolare riferimento alla tratta Termoli-Chieti, alla realizzazione delle opere infrastrutturali di potenziamento della rete ferroviaria relative al tratto meridionale del corridoio 1. Rileva che, laddove la proposta di documento chiede il superamento del ritardo infrastrutturale di alcune aree dell'Unione europea, è stato introdotto un esplicito riferimento al nostro Paese e in

particolare alle regioni meridionali. Rileva che, in relazione alla riduzione dell'impatto ambientale delle opere infrastrutturali, sono state richiamate le azioni volte ad incentivare l'ammodernamento delle flotte, sia attraverso misure di rottamazione delle navi ultratrentennali, sia mediante regolamentazioni di accesso ai porti europei di natura premiale o sanzionatoria in relazione al rispetto degli *standard* più elevati di compatibilità ambientale. Infine segnala che, laddove il documento menziona gli interventi in ambito nazionale e locale, è stata inserita anche la revisione del tracciato dell'autostrada A7 Genova-Serravalle Scrivia.

Sottolinea che con le modifiche apportate ha inteso accogliere tutte le richieste formulate dai colleghi di maggioranza e di opposizione. Considera a questo punto fondamentale l'impegno del Governo per far sì che l'Unione europea finanzi queste opere di grande rilevanza per il nostro Paese e auspica che la Conferenza istituzionale, che si terrà a Napoli nei giorni 21 e 22 ottobre, possa già costituire un primo passo in questa direzione. Formula quindi la seguente proposta di documento finale:

« La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, il Libro verde "Verso una migliore integrazione delle reti transeuropee di trasporto, al servizio della politica comune dei trasporti" (COM (2009)44 def.), adottato dalla Commissione europea il 4 febbraio 2009;

preso atto delle conclusioni sul medesimo approvate dal Consiglio trasporti, comunicazioni ed energia del 12 giugno 2009, nonché dei risultati della consultazione pubblica, aperta dalla DG trasporti della Commissione europea il 30 aprile 2009;

preso atto, altresì, degli elementi acquisiti nel corso dell'audizione del vicepresidente della Commissione europea e commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani, nel corso dell'audizione svoltasi il 16 luglio 2009;

in particolare, preso atto, con soddisfazione, della decisione della Commissione europea di finanziare immediatamente, attraverso il *recovery plan* – il piano di azione anticrisi – entro la fine del 2009 progetti cantierabili tra la fine dell'anno e l'inizio del 2010 all'interno delle reti TEN-T, nonché dell'attenzione riservata al trasporto intermodale ed alle necessità di riequilibrare il sistema di trasporto merci e passeggeri all'interno dell'Unione europea;

tenuto conto delle scadenze fissate dalla Commissione nel processo che nei prossimi anni condurrà all'adozione di proposte legislative in tale ambito, e, in particolare, in vista:

1. della futura revisione delle Linee-guida per lo sviluppo di una rete transeuropea di trasporto, delle quali si auspica la pubblicazione per la fine del 2010 e che saranno precedute da una comunicazione della Commissione sulla politica futura delle reti TEN-T, presumibilmente nel primo quadrimestre del 2010;

2. delle ulteriori proposte legislative sui fondi comunitari;

considerato, altresì, che l'intervento comunitario appare conforme all'obiettivo di aggiornare la politica europea dei trasporti in termini tali da valorizzare le possibilità di integrazione e raccordo interstatale con il superamento delle criticità esistenti, tenendo conto della coesione territoriale, economica e sociale, delle esigenze di interoperatività e innovazione tecnologica, di sviluppo dei corridoi di trasporto ferroviario, di interconnessione intermodale con porti e aeroporti, di riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>;

preso atto del parere espresso dalla XIV Commissione, il cui contenuto appare pienamente condivisibile;

tenuto conto che i problemi riscontrati fino ad oggi ed evidenziati nel Libro verde riguardano, principalmente, il rispetto delle previsioni dei tempi di realizzazione dei pro-

getti, il livello insufficiente delle risorse finanziarie disponibili rispetto alle esigenze e l'insufficiente coordinamento;

considerato che la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto situate sul territorio italiano rappresenta una condizione indispensabile per elevare i livelli di competitività del Paese e per prevenire il fenomeno di marginalizzazione economica;

rilevato che la Commissione europea, con riferimento alle risoluzioni approvate in data 22 aprile 2009 dall'Assemblea della Camera dei deputati sul Programma legislativo e di lavoro della Commissione per il 2009, ha condiviso l'esigenza che l'Unione europea individui risorse aggiuntive per la realizzazione delle reti di trasporto transeuropee;

esprime una valutazione positiva,

sottolineando, in relazione alla posizione del Governo per la definizione di proposte legislative e relativamente alle deliberazioni delle competenti istituzioni comunitarie, le seguenti esigenze;

quanto all'organizzazione della politica delle reti TEN-T, pur condividendo la volontà di creare nel futuro una rete prioritaria transeuropea, si ritiene opportuno:

mantenere per il prossimo periodo di programmazione la struttura attuale che comprende la rete transeuropea globale e l'elenco dei progetti prioritari e contestualmente procedere ad una revisione di tali progetti, valutando l'opportunità di una loro integrazione con interventi che si rivelino essenziali per implementare la rete prioritaria transeuropea. A tale riguardo dovrebbero essere privilegiati i collegamenti verso Paesi terzi, con particolare riferimento al bacino del Mediterraneo e ai Paesi dell'Est non appartenenti all'Unione europea, in coerenza con la recente comunicazione della Commissione europea, riguardante le interconnessioni tra le reti transeuropee e le reti transafricane, nonché con i Paesi dell'Est non appartenenti all'Unione europea, e con l'iniziativa di convocare, a Napoli, il 21 e il 22 ottobre 2009 una Conferenza dei

ministri dei trasporti dell'Unione europea e dei suddetti Paesi sullo sviluppo futuro delle reti transeuropee;

nell'ambito della revisione delle reti TEN-T, privilegiare le infrastrutture che consentono l'utilizzo di modalità alternative al trasporto su strada, per pervenire sia ad un decongestionamento della rete di trasporto stradale, sia ad una rilevante riduzione delle emissioni inquinanti, prevedendo adeguati finanziamenti per la realizzazione di collegamenti ferroviari ad alta velocità/alta capacità e il potenziamento dei raccordi con i porti, in particolare per quanto concerne le connessioni cosiddette di ultimo miglio;

in particolare, nell'ambito della revisione delle reti TEN-T:

1) assicurare il completamento nei tempi programmati del corridoio 1 (Berlino-Palermo), del corridoio 5 e del corridoio 24 (Genova-Rotterdam); in particolare accelerare la realizzazione delle opere strategiche per i collegamenti tra l'Italia settentrionale e l'Europa nell'ambito dei suddetti corridoi, individuando gli interporti di Verona e di Novara quali nodi centrali nelle tratte definite dai corridoi 1 e 5 e reperendo i fondi necessari per la realizzazione delle linee Torino-Lione e Verona-Trieste;

2) valorizzare adeguatamente il trasporto marittimo, con particolare riguardo allo sviluppo delle autostrade del mare ed alla continuità territoriale, nonché promuovere, nell'ambito della realizzazione rispettivamente dei corridoi 5, 24 ("corridoio dei due mari") e 1, le opere connesse al potenziamento degli *hub* portuali di Trieste e di Genova e dei porti della Sicilia;

3) privilegiare i progetti che prevedono la realizzazione di opere infrastrutturali che permettano all'Italia di diventare la piattaforma logistica del mar Mediterraneo, in relazione ai futuri scambi commerciali con i Paesi del nord Africa;

4) considerare prioritaria l'inclusione del corridoio 8 (Bari-Varna), data la

sua rilevanza strategica in relazione all'ingresso della Bulgaria nell'Unione europea e alle ulteriori prospettive di ampliamento dell'Unione nell'area balcanica e prevedere l'ampliamento di tale corridoio fino a Napoli, in modo da coinvolgere pienamente l'Italia meridionale; a tal fine assicurare il finanziamento delle opere necessarie a potenziare il collegamento ferroviario Bari-Napoli, nonché i collegamenti sulla direttrice adriatica, con particolare riferimento alla tratta Termoli-Chieti;

5) assicurare la piena realizzazione delle opere infrastrutturali di potenziamento della rete ferroviaria relative al tratto meridionale del corridoio 1, al fine di valorizzare i collegamenti del porto di Gioia Tauro e di garantire la continuità territoriale della Sicilia;

sostenere a livello comunitario le opportune iniziative per incrementare le risorse finanziarie destinate alla realizzazione delle reti TEN-T;

concentrare le risorse del budget TEN-T sui progetti di maggiore rilevanza e di più rapida realizzazione; contestualmente, rendere disponibili i relativi finanziamenti comunitari per più di un periodo di programmazione, assicurando adeguate risorse finanziarie all'interno dei successivi programmi-quadro;

sostenere le opportune iniziative per permettere che le spese relative alla realizzazione delle opere infrastrutturali comprese nelle reti TEN-T non siano computate al fine del rispetto dei vincoli del Patto di stabilità e crescita;

assicurare la tempestiva attuazione dei progetti già finanziati a livello comunitario e a livello nazionale, al fine di fornire un concreto contributo al superamento del ritardo infrastrutturale che penalizza alcune aree dell'Unione europea, tra cui il nostro Paese e, in particolare, le regioni meridionali; prevedere altresì un monitoraggio delle successive fasi di sviluppo dei progetti da realizzarsi in ciascuno degli Stati membri, in modo da verificarne i progressi ed intervenire sulle

eventuali criticità; sempre al fine di garantire la tempestiva realizzazione delle opere e di valorizzare le possibilità di collegamento intermodale, promuovere la costituzione di apposite società di corridoio, con particolare riferimento alla piattaforma logistica del Nord-Ovest;

favorire un'azione politica volta ad incrementare le fonti di finanziamento indirette e individuare strumenti di finanziamento alternativi e differenziati in funzione della diversa natura dei progetti, prendendo in considerazione l'autofinanziamento dei progetti stessi, quando ciò risulti possibile sul piano economico, attraverso la tariffazione per l'uso dell'infrastruttura (*eurovignette*) e un maggiore ricorso al partenariato pubblico-privato, e non escludendo la possibilità di reperire risorse per la realizzazione delle infrastrutture attraverso l'emissione di « *eurobond* »;

aumentare l'uso efficiente delle risorse, concentrandole sui lavori piuttosto che sugli studi e, in relazione agli esiti di un costante monitoraggio dell'avanzamento dei lavori, individuare le misure più appropriate per assicurare una gestione più flessibile dei contributi che miri a privilegiare i progetti prossimi al completamento;

riguardo alla pianificazione, ravvisata l'esigenza primaria di garantire uno sviluppo equilibrato ed integrato, attraverso l'attivo coinvolgimento di tutti i soggetti competenti e la cooperazione interistituzionale, risulta necessario:

favorire il più efficiente utilizzo delle infrastrutture esistenti, anche mediante una loro riconversione a favore del trasporto locale, quando non risultino più strumentali ai collegamenti tra le reti locali e quella principale e ponendo specifica attenzione ai collegamenti delle aree marginali con le grandi reti europee TEN-T;

integrare nella rete prioritaria i nodi che talvolta costituiscono "strozzature" a danno della fluidità dei collegamenti. A tale proposito, bisognerebbe tenere in particolare considerazione i complessi sistemi di mobilità delle aree metropolitane;

ribadire la volontà di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, in coerenza con gli obiettivi stabiliti in materia di lotta ai cambiamenti climatici, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>; a tale proposito acquistano particolare rilevanza le azioni volte ad incentivare l'ammodernamento delle flotte, sia attraverso misure di rottamazione delle navi ultratrentennali, sia mediante regolamentazioni di accesso ai porti europei di natura premiale o sanzionatoria in relazione al rispetto degli standard più elevati di compatibilità ambientale previsti a livello comunitario;

mirare alla valorizzazione dei punti di collegamento tra sezioni delle TEN-T, tenendo conto di tutti i sistemi di trasporto in una dimensione intermodale, privilegiando in particolare le autostrade del mare;

valorizzare i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), ai quali dovrebbe essere affidato un ruolo strategico in relazione all'obiettivo di convogliare il traffico sulle modalità di trasporto meno congestionate, atteso che sistemi innovativi e tecnologicamente avanzati possono concorrere ad una migliore accessibilità e sostenibilità, nonché ad un più efficace sfruttamento delle infrastrutture esistenti, con positive ricadute anche sui consumi;

con riferimento al coordinamento, proseguire l'esperienza dei coordinatori europei, alla luce dei risultati positivi finora emersi, estendendola, oltre che ai "corridoi" e ai "progetti", anche a specifici ambiti tematici e favorendone un'evoluzione idonea a permettere un collegamento multilivello, con riferimento ai vari progetti e alle diverse modalità di trasporto, tra la scala territoriale locale, nazionale ed europea;

per quanto concerne gli interventi in ambito nazionale e locale:

anche in relazione alle interconnessioni con le tratte delle reti TEN-T, procedere alla tempestiva realizzazione di opere viarie nelle zone a più alta conge-

stione di traffico, quali, in particolare, le pedemontane venete e lombarde, l'autostrada Tirreno-Brennero e l'autostrada Nogara-Mare Adriatico e la revisione del tracciato dell'autostrada A7 Genova-Serravalle Scrivia;

con riferimento all'attuazione delle piccole opere, predisporre una cabina di regia che ne definisca la programmazione e i tempi di attuazione e provvedere al finanziamento di tali opere per l'intero territorio nazionale, tenendo conto dei criteri di cantierabilità e di sicurezza stradale e procedendo ad una puntuale verifica delle risorse disponibili nel fondo FAS ».

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime l'assenso del Governo sulla proposta di documento finale, come riformulata dal relatore.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) ritiene che, laddove nel documento si fa riferimento alla piena realizzazione delle opere infrastrutturali di potenziamento della rete ferroviaria relativa al tratto meridionale del corridoio 1, venga specificato che si tratta di collegamenti ferroviari ad alta capacità.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, nel far presente che le opere ferroviarie incluse nel corridoio 1 sono tutte opere ad alta velocità/alta capacità, accoglie comunque la richiesta del collega Misiti.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO condivide la proposta di riformulazione avanzata dal deputato Misiti.

Settimo NIZZI (PdL) ritiene importante che il relatore abbia inserito, all'interno della proposta del documento, il tema della continuità territoriale nell'ambito della valorizzazione del trasporto marittimo e che, pertanto, sarebbe opportuno un esplicito riferimento alla Sardegna e in particolare al porto di Olbia-Golfo Aranci, di grande rilievo per il trasporto marittimo delle merci.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, ricorda che il numero di progetti prioritari è notevolmente cresciuto e che attraverso questo documento finale si è inteso evidenziare le opere più rilevanti in relazione allo sviluppo delle reti TEN-T. In ordine alla richiesta del collega Nizzi, ritiene quindi che il riferimento agli *hub* portuali di Trieste e di Genova e ai porti della Sicilia risponda ad un'esigenza prioritaria, diversamente dai porti della Sardegna e da altre piattaforme portuali della penisola.

Silvia VELO (PD) ritiene inopportuno l'inserimento nel documento finale di un richiamo alla Sardegna, proposto dal collega Nizzi, a suo avviso non coerente con il provvedimento in esame.

Vincenzo GAROFALO (PdL), ringraziando il relatore per aver inserito esplicitamente un riferimento alla continuità territoriale e al potenziamento dei porti della Sicilia; osserva che il documento finale che la Commissione approverà deve essere di natura tecnica e individuare le priorità del Paese relativamente al proprio sviluppo infrastrutturale.

Mario VALDUCCI, *presidente*, sottolinea che al punto 3) della proposta di documento finale presentata dal relatore si chiede che vengano privilegiati i progetti che prevedono la realizzazione di opere infrastrutturali che permettano all'Italia di diventare la piattaforma logistica del mar Mediterraneo e quindi anche dei porti non espressamente citati al punto 2).

Maurizio IAPICCA (PdL) concorda con le valutazioni espresse dal presidente e ritiene che i porti della Sardegna rientrino nelle opere di cui al punto 3) della proposta di documento finale.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO fa presente che il documento finale in discussione è relativo alle reti transeuropee di trasporto e ai progetti collegati a tali corridoi. Ricorda che l'Italia è interessata da 3 corridoi, in particolare

il corridoio 1, Palermo-Brennero-Berlino che chiama in causa i porti della Sicilia; il corridoio 5, che attraversa il Nord Italia da est a ovest e che coinvolge il porto di Trieste, nonché il corridoio 24, che parte dal porto di Genova. Osserva che inserire in questo documento un riferimento ai porti della Sardegna sarebbe inappropriato, dal momento che la Sardegna non è toccata da alcun corridoio transeuropeo. Ritiene comunque che la questione posta dal deputato Nizzi sia di estremo rilievo e che sarebbe opportuno affrontarla quanto prima nelle sedi opportune.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, concorda con le valutazioni espresse dal rappresentante del Governo.

Settimo NIZZI (PdL) insiste sull'opportunità di inserire un esplicito riferimento ai porti della Sardegna.

Mario VALDUCCI, *presidente*, evidenzia l'opportunità che sul tema delle autostrade del mare e sui porti della Sardegna la Commissione svolga un approfondimento specifico anche nella sede dell'Ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva quindi la proposta di documento finale, come riformulata (*vedi allegato*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, se non vi sono obiezioni, il documento sarà trasmesso, oltre che al Governo, anche al Parlamento europeo e alla Commissione europea.

La Commissione prende atto.

**La seduta termina alle 10.55.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 10.55 alle 11.

## ALLEGATO

**Libro verde «Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti» (COM(2009) 44 def.).**

**DOCUMENTO FINALE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, il Libro verde «Verso una migliore integrazione delle reti transeuropee di trasporto, al servizio della politica comune dei trasporti» (COM(2009)44 def.), adottato dalla Commissione europea il 4 febbraio 2009;

preso atto delle conclusioni sul medesimo approvate dal Consiglio trasporti, comunicazioni ed energia del 12 giugno 2009, nonché dei risultati della consultazione pubblica, aperta dalla DG trasporti della Commissione europea il 30 aprile 2009;

preso atto, altresì, degli elementi acquisiti nel corso dell'audizione del vicepresidente della Commissione europea e commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani, nel corso dell'audizione svoltasi il 16 luglio 2009;

in particolare, preso atto, con soddisfazione, della decisione della Commissione europea di finanziare immediatamente, attraverso il *recovery plan* – il piano di azione anticrisi – entro la fine del 2009 progetti cantierabili tra la fine dell'anno e l'inizio del 2010 all'interno delle reti TEN-T, nonché dell'attenzione riservata al trasporto intermodale ed alle necessità di riequilibrare il sistema di trasporto merci e passeggeri all'interno dell'Unione europea;

tenuto conto delle scadenze fissate dalla Commissione nel processo che nei

prossimi anni condurrà all'adozione di proposte legislative in tale ambito, e, in particolare, in vista:

1. della futura revisione delle Linee-guida per lo sviluppo di una rete transeuropea di trasporto, delle quali si auspica la pubblicazione per la fine del 2010 e che saranno precedute da una comunicazione della Commissione sulla politica futura delle reti TEN-T, presumibilmente nel primo quadrimestre del 2010;

2. delle ulteriori proposte legislative sui fondi comunitari;

considerato, altresì, che l'intervento comunitario appare conforme all'obiettivo di aggiornare la politica europea dei trasporti in termini tali da valorizzare le possibilità di integrazione e raccordo interstatale con il superamento delle criticità esistenti, tenendo conto della coesione territoriale, economica e sociale, delle esigenze di interoperatività e innovazione tecnologica, di sviluppo dei corridoi di trasporto ferroviario, di interconnessione intermodale con porti e aeroporti, di riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>;

preso atto del parere espresso dalla XIV Commissione, il cui contenuto appare pienamente condivisibile;

tenuto conto che i problemi riscontrati fino ad oggi ed evidenziati nel Libro verde riguardano, principalmente, il rispetto delle previsioni dei tempi di realizzazione dei progetti, il livello insufficiente

delle risorse finanziarie disponibili rispetto alle esigenze e l'insufficiente coordinamento;

considerato che la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto situate sul territorio italiano rappresenta una condizione indispensabile per elevare i livelli di competitività del Paese e per prevenire il fenomeno di marginalizzazione economica;

rilevato che la Commissione europea, con riferimento alle risoluzioni approvate in data 22 aprile 2009 dall'Assemblea della Camera dei deputati sul Programma legislativo e di lavoro della Commissione per il 2009, ha condiviso l'esigenza che l'Unione europea individui risorse aggiuntive per la realizzazione delle reti di trasporto transeuropee;

esprime una valutazione positiva,

sottolineando, in relazione alla posizione del Governo per la definizione di proposte legislative e relativamente alle deliberazioni delle competenti istituzioni comunitarie, le seguenti esigenze;

quanto all'organizzazione della politica delle reti TEN-T, pur condividendo la volontà di creare nel futuro una rete prioritaria transeuropea, si ritiene opportuno:

mantenere per il prossimo periodo di programmazione la struttura attuale che comprende la rete transeuropea globale e l'elenco dei progetti prioritari e contestualmente procedere ad una revisione di tali progetti, valutando l'opportunità di una loro integrazione con interventi che si rivelino essenziali per implementare la rete prioritaria transeuropea. A tale riguardo dovrebbero essere privilegiati i collegamenti verso Paesi terzi, con particolare riferimento al bacino del Mediterraneo e ai Paesi dell'Est non appartenenti all'Unione europea, in coerenza con la recente comunicazione della Commissione europea, riguardante le interconnessioni tra le reti transeuropee e le reti transafricane, nonché con i Paesi dell'Est non appartenenti all'Unione europea, e

con l'iniziativa di convocare, a Napoli, il 21 e il 22 ottobre 2009 una Conferenza dei ministri dei trasporti dell'Unione europea e dei suddetti Paesi sullo sviluppo futuro delle reti transeuropee;

nell'ambito della revisione delle reti TEN-T, privilegiare le infrastrutture che consentono l'utilizzo di modalità alternative al trasporto su strada, per pervenire sia ad un decongestionamento della rete di trasporto stradale, sia ad una rilevante riduzione delle emissioni inquinanti, prevedendo adeguati finanziamenti per la realizzazione di collegamenti ferroviari ad alta velocità/alta capacità e il potenziamento dei raccordi con i porti, in particolare per quanto concerne le connessioni cosiddette di ultimo miglio;

in particolare, nell'ambito della revisione delle reti TEN-T:

1) assicurare il completamento nei tempi programmati del corridoio 1 (Berlino-Palermo), del corridoio 5 e del corridoio 24 (Genova-Rotterdam); in particolare accelerare la realizzazione delle opere strategiche per i collegamenti tra l'Italia settentrionale e l'Europa nell'ambito dei suddetti corridoi, individuando gli interporti di Verona e di Novara quali nodi centrali nelle tratte definite dai corridoi 1 e 5 e reperendo i fondi necessari per la realizzazione delle linee Torino-Lione e Verona-Trieste;

2) valorizzare adeguatamente il trasporto marittimo, con particolare riguardo allo sviluppo delle autostrade del mare ed alla continuità territoriale, nonché promuovere, nell'ambito della realizzazione rispettivamente dei corridoi 5, 24 («corridoio dei due mari») e 1, le opere connesse al potenziamento degli *hub* portuali di Trieste e di Genova e dei porti della Sicilia;

3) privilegiare i progetti che prevedono la realizzazione di opere infrastrutturali che permettano all'Italia di diventare la piattaforma logistica del mar Mediterraneo, in relazione ai futuri scambi commerciali con i Paesi del nord Africa;

4) considerare prioritaria l'inclusione del corridoio 8 (Bari-Varna), data la sua rilevanza strategica in relazione all'ingresso della Bulgaria nell'Unione europea e alle ulteriori prospettive di ampliamento dell'Unione nell'area balcanica e prevedere l'ampliamento di tale corridoio fino a Napoli, in modo da coinvolgere pienamente l'Italia meridionale; a tal fine assicurare il finanziamento delle opere necessarie a potenziare il collegamento ferroviario Bari-Napoli, nonché i collegamenti sulla direttrice adriatica, con particolare riferimento alla tratta Termoli-Chieti;

5) assicurare la piena realizzazione delle opere infrastrutturali per l'alta capacità ferroviaria relative al tratto meridionale del corridoio 1, al fine di valorizzare i collegamenti del porto di Gioia Tauro e di garantire la continuità territoriale della Sicilia;

sostenere a livello comunitario le opportune iniziative per incrementare le risorse finanziarie destinate alla realizzazione delle reti TEN-T;

concentrare le risorse del budget TEN-T sui progetti di maggiore rilevanza e di più rapida realizzazione; contestualmente, rendere disponibili i relativi finanziamenti comunitari per più di un periodo di programmazione, assicurando adeguate risorse finanziarie all'interno dei successivi programmi-quadro;

sostenere le opportune iniziative per permettere che le spese relative alla realizzazione delle opere infrastrutturali comprese nelle reti TEN-T non siano computate al fine del rispetto dei vincoli del Patto di stabilità e crescita;

assicurare la tempestiva attuazione dei progetti già finanziati a livello comunitario e a livello nazionale, al fine di fornire un concreto contributo al superamento del ritardo infrastrutturale che penalizza alcune aree dell'Unione europea, tra cui il nostro Paese e, in particolare, le regioni meridionali; prevedere altresì un monitoraggio delle successive fasi di sviluppo dei progetti da realizzarsi in cia-

scuno degli Stati membri, in modo da verificarne i progressi ed intervenire sulle eventuali criticità; sempre al fine di garantire la tempestiva realizzazione delle opere e di valorizzare le possibilità di collegamento intermodale, promuovere la costituzione di apposite società di corridoio, con particolare riferimento alla piattaforma logistica del Nord-Ovest;

favorire un'azione politica volta ad incrementare le fonti di finanziamento indirette e individuare strumenti di finanziamento alternativi e differenziati in funzione della diversa natura dei progetti, prendendo in considerazione l'autofinanziamento dei progetti stessi, quando ciò risulti possibile sul piano economico, attraverso la tariffazione per l'uso dell'infrastruttura (*eurovignette*) e un maggiore ricorso al partenariato pubblico-privato, e non escludendo la possibilità di reperire risorse per la realizzazione delle infrastrutture attraverso l'emissione di « *euro-bond* »;

aumentare l'uso efficiente delle risorse, concentrandole sui lavori piuttosto che sugli studi e, in relazione agli esiti di un costante monitoraggio dell'avanzamento dei lavori, individuare le misure più appropriate per assicurare una gestione più flessibile dei contributi che miri a privilegiare i progetti prossimi al completamento;

riguardo alla pianificazione, ravvisata l'esigenza primaria di garantire uno sviluppo equilibrato ed integrato, attraverso l'attivo coinvolgimento di tutti i soggetti competenti e la cooperazione interistituzionale, risulta necessario:

favorire il più efficiente utilizzo delle infrastrutture esistenti, anche mediante una loro riconversione a favore del trasporto locale, quando non risultino più strumentali ai collegamenti tra le reti locali e quella principale e ponendo specifica attenzione ai collegamenti delle aree marginali con le grandi reti europee TEN-T;

integrare nella rete prioritaria i nodi che talvolta costituiscono « strozza-

ture » a danno della fluidità dei collegamenti. A tale proposito, bisognerebbe tenere in particolare considerazione i complessi sistemi di mobilità delle aree metropolitane;

ribadire la volontà di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, in coerenza con gli obiettivi stabiliti in materia di lotta ai cambiamenti climatici, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>; a tale proposito acquistano particolare rilevanza le azioni volte ad incentivare l'ammodernamento delle flotte, sia attraverso misure di rottamazione delle navi ultratrentennali, sia mediante regolamentazioni di accesso ai porti europei di natura premiale o sanzionatoria in relazione al rispetto degli standard più elevati di compatibilità ambientale previsti a livello comunitario;

mirare alla valorizzazione dei punti di collegamento tra sezioni delle TEN-T, tenendo conto di tutti i sistemi di trasporto in una dimensione intermodale, privilegiando in particolare le autostrade del mare;

valorizzare i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), ai quali dovrebbe essere affidato un ruolo strategico in relazione all'obiettivo di convogliare il traffico sulle modalità di trasporto meno congestionate, atteso che sistemi innovativi e tecnologicamente avanzati possono concorrere ad una migliore accessibilità e sostenibilità,

nonché ad un più efficace sfruttamento delle infrastrutture esistenti, con positive ricadute anche sui consumi;

con riferimento al coordinamento, proseguire l'esperienza dei coordinatori europei, alla luce dei risultati positivi finora emersi, estendendola, oltre che ai « corridoi » e ai « progetti », anche a specifici ambiti tematici e favorendone un'evoluzione idonea a permettere un collegamento multilivello, con riferimento ai vari progetti e alle diverse modalità di trasporto, tra la scala territoriale locale, nazionale ed europea;

per quanto concerne gli interventi in ambito nazionale e locale:

anche in relazione alle interconnessioni con le tratte delle reti TEN-T, procedere alla tempestiva realizzazione di opere viarie nelle zone a più alta congestione di traffico, quali, in particolare, le pedemontane venete e lombarde, l'autostrada Tirreno-Brennero e l'autostrada Nogara-Mare Adriatico e la revisione del tracciato dell'autostrada A7 Genova-Serravalle Scrivia;

con riferimento all'attuazione delle piccole opere, predisporre una cabina di regia che ne definisca la programmazione e i tempi di attuazione e provvedere al finanziamento di tali opere per l'intero territorio nazionale, tenendo conto dei criteri di cantierabilità e di sicurezza stradale e procedendo ad una puntuale verifica delle risorse disponibili nel fondo FAS.