

COMMISSIONI RIUNITE

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e X (Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00139 Boffa e Lazzari: Sviluppo del Corridoio VIII (Bari-Varna) e connessione con il Corridoio I attraverso la linea ferroviaria Bari-Napoli, nonché potenziamento delle infrastrutture di trasporto nelle regioni meridionali (<i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00052</i>)	7
ALLEGATO 1 (Documentazione depositata dal Governo)	9
ALLEGATO 2 (Nuovo testo approvato dalle Commissioni)	13

RISOLUZIONI

Mercoledì 28 ottobre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria REINA.

La seduta comincia alle 15.50.

7-00139 Boffa e Lazzari: Sviluppo del Corridoio VIII (Bari-Varna) e connessione con il Corridoio I attraverso la linea ferroviaria Bari-Napoli, nonché potenziamento delle infrastrutture di trasporto nelle regioni meridionali.

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00052).

Le Commissioni proseguono la discussione della risoluzione in titolo, rinviata nella seduta del 26 maggio 2009.

Mario VALDUCCI, *presidente*, fa presente che dai presentatori è stata pro-

posta una nuova formulazione della risoluzione, che ne integra i contenuti con riferimento anche al potenziamento della rete elettrica. Invita quindi i relatori ad illustrare la nuova formulazione della risoluzione.

Costantino BOFFA (PD) fa presente che la nuova formulazione della risoluzione ha tenuto conto delle osservazioni rese nel corso delle audizioni informali sia dalle Regioni interessate, ossia la Puglia e la Campania, sia dalle strutture tecniche dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico. Sottolinea che le integrazioni al testo originario della risoluzione riguardano le barriere immateriali e in particolare la possibilità di potenziamento della rete elettrica nazionale.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA esprime parere favorevole sul nuovo testo della risoluzione. Consegna quindi alle Commissioni una documentazione al riguardo, che riporta dettagliata-

tamente la posizione del Governo rispetto ai singoli impegni ivi contenuti (*vedi allegato 1*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il nuovo testo della risoluzione assumerà il numero 8-00052 (*vedi allegato 2*).

Pone quindi in votazione il nuovo testo della risoluzione.

Le Commissioni approvano il nuovo testo della risoluzione, che assume il numero 8-00052 (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAL GOVERNO

Quale utile contributo alla discussione della risoluzione presentata dal Dep. Boffa ed altri, si ritiene di ricordare che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti conferma il coinvolgimento nel processo politico in sede europea volto a integrare il Corridoio VIII all'interno della rete di trasporto TEN-T.

Nel documento che riassume i contenuti politici della conferenza internazionale sulle reti di trasporto transeuropee (TEN-T) tenutasi a Napoli il 21 e 22 ottobre, i Paesi europei, su sollecitazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, hanno accolto l'invito ad approfondire la cooperazione attualmente in corso per garantire l'interconnessione fra il Mediterraneo, i Balcani, il Mar Nero, il continente africano e il Corridoio VIII, estendendo il tracciato di quest'ultimo fino al nodo ferroviario di Napoli.

Inoltre, nel Consiglio dei Ministri dei Trasporti tenutosi in Lussemburgo il 9 ottobre u.s., è stato posto al centro dell'agenda dei lavori il tema dell'istituzione della Comunità dei Balcani nei trasporti, con l'obiettivo di realizzare un mercato integrato e stabile tra le diverse aree della regione, e di sviluppare un sistema efficiente di gestione del traffico, ivi compreso l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto.

Il Ministero, ritiene infatti imprescindibile creare le condizioni per il rafforzamento del mercato regionale tra i Paesi dell'ex Jugoslavia e dell'Albania quale prerequisito per lo sviluppo di una domanda di trasporto merci e passeggeri in grado di giustificare i rilevanti investimenti che sono necessari per adeguare le sezioni stradali e, soprattutto, ferroviarie del Corridoio VIII.

A livello di regolamentazione dei sistemi di trasporto, particolare rilievo ri-

veste, inoltre, l'adeguamento delle normative dei Paesi in questione all'acquis comunitario*, in linea con le prospettive europee di allargamento.

In tale contesto, il Corridoio VIII è inserito tra le opere che formano la c.d. Core Regional Transport Network, vale a dire la principale rete di trasporto che unisce i paesi dei Balcani occidentali aderenti all'istituendo trattato.

Per quanto riguarda il collegamento tra il Corridoio VIII e il Corridoio I, questo si realizza in Italia attraverso l'interconnessione dei porti di Bari, Brindisi, e, più in generale, dei porti adriatici con le direttrici ferroviarie che corrono lungo le dorsali adriatiche e tirreniche.

*L'acquis comunitario (dalla locuzione francese « *droit acquis communautaire* » ovvero « (diritto) acquisito comunitario ») è l'insieme dei diritti e degli obblighi giuridici e degli obiettivi politici che accomunano e vincolano gli stati membri dell'Unione Europea e che devono essere accolti senza riserve dai paesi che vogliano entrare a farne parte. I paesi candidati devono accettare l'« acquis » per poter aderire all'Unione europea e per una piena integrazione nell'unione devono accoglierlo nei rispettivi ordinamenti nazionali, adattandoli e riformandoli in funzione di esso; devono poi applicarlo a partire dalla data in cui divengono membri della UE a tutti gli effetti.

L'Unione mantiene integro l'« acquis » comunitario e tende a svilupparlo ulteriormente. Ci sono tuttavia, per alcuni paesi, delle deroghe all'acquis, deroghe che sono però eccezionali e limitate: ad esempio alcuni paesi (Gran Bretagna, Danimarca e Svezia) non hanno adottato l'euro, riservandosi di farlo eventualmente in seguito; altri (Irlanda e Gran Bretagna) non hanno aderito agli Accordi di Schengen.

In questa prospettiva, nella Conferenza di Napoli del 21 e 22 ottobre u.s., è stato chiesto il prolungamento del tracciato del Corridoio VIII fino al nodo di Napoli, come detto in precedenza.

Si aggiunge che tra i porti che possono giocare un ruolo importante nel flusso di merci tra il bacino Mediterraneo e l'est europeo, il porto di Gioia Tauro è il principale terminal di ingresso per le merci che transitano attraverso il canale di Suez, e sono pertanto allo studio importanti interventi di razionalizzazione dei collegamenti ferroviari con la prospettiva di raddoppiare il numero dei treni in uscita da questo porto.

Quanto, infine, alla questione dei finanziamenti delle opere di miglioramento delle infrastrutture stradali e ferroviarie del Corridoio VIII, le risorse oggi disponibili derivano principalmente dai bilanci statali dei singoli Paesi, dal sostegno finanziario messo a disposizione della Commissione europea nell'ambito della politica di adesione all'Europa, attraverso i contributi IPA (Instrument Pre-Accession), nonché dai prestiti delle principali istituzioni finanziarie internazionali, in primis, Banca Mondiale, BEI e BERS.

In merito alla proposta per un affiancamento delle linee elettriche alla futura rete ad alta velocità, va osservato che la rete di trasmissione costituisce un sistema saldamente interconnesso per poter mantenere il servizio elettrico in condizioni di affidabilità, sicurezza e flessibilità di esercizio.

In questo contesto, lo sviluppo di un sistema esteso e magliato è una necessità che richiede ingenti sforzi nella pianificazione e realizzazione nonché nella gestione e nel dispacciamento dell'energia ma esso apporta notevoli benefici agli utenti connessi.

L'approccio integrato allo sviluppo delle reti di trasporto ed energetiche attraverso il coordinamento dei soggetti interessati è un obiettivo senz'altro da perseguire e promuovere anche nel quadro delle politiche comunitarie per la realizzazione dei corridoi e dei collegamenti tra di essi. Sono difatti evidenti i benefici

conseguibili in termini di minor impatto ambientale e, conseguentemente, di razionalizzazione dei procedimenti autorizzativi.

Le sinergie con altre infrastrutture di trasporto, siano esse autostradali o ferroviarie nonché lo sfruttamento dei corridoi energetici esistenti, rappresentano di fatto una strategia oramai adottata da Terna nell'elaborazione del proprio piano di sviluppo in cui sono già presenti interventi che presentano queste caratteristiche.

Tale forme di coordinamento non può tuttavia prescindere da una serie di vincoli tecnici e di obiettivi propri della rete elettrica. In particolare la pianificazione e degli interventi si innesta sulla rete infrastrutturale esistente e deve tenere conto della specifica collocazione dei luoghi di produzione e di consumo di energia elettrica e delle relative previsioni di sviluppo. Così le linee elettriche potranno discostarsi anche per lunghi tratti dalle linee di sviluppo delle infrastrutture di trasporto.

I vincoli tecnici che possono derivare dall'approccio integrato riguardano ad esempio i tratti in cavo interrato per lunghezze superiori a quanto permesso o raccomandabile per ragioni di sicurezza del sistema elettrico. Non si possono inoltre trascurare gli impedimenti legati alle caratteristiche morfologiche e geologiche del terreno da valutarsi caso per caso.

In merito quindi alla proposta per una possibile sinergia con l'infrastruttura ferroviaria Napoli-Bari, va osservato che l'asse proposto è funzionalmente già presente nel Piano di sviluppo della rete elettrica di trasmissione elaborato dalla stessa società Terna. L'elettrodotto Benevento-Foggia, attualmente in fase di autorizzazione, prevede l'incremento della capacità di trasporto su tale direttrice.

Le forme di coordinamento tra soggetti responsabili di reti infrastrutturali sono senz'altro utili e già trovano concreta applicazione per la realizzazione di diversi progetti di sviluppo della rete elettrica che utilizzano il sedime ferroviario pur con valutazioni tecniche da effettuarsi volta per volta.

Va in conclusione confermato il pieno sostegno del Governo ad ogni iniziativa volta a dare attuazione al completamento del Corridoio 8.

Per quanto attiene agli specifici impegni richiesti al Governo dai presentatori, la posizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è la seguente:

Punto 1 – assicurare il coinvolgimento dell'Italia nelle fasi di progettazione e realizzazione delle opere lungo il Corridoio VIII.

Per quanto concerne tale punto, si assicura il coinvolgimento dell'Italia nelle fasi di progettazione e realizzazione delle opere infrastrutturali lungo il Corridoio Europeo VIII.

In proposito si ricorda che l'opera è inserita nell'allegato infrastrutture al DPEF 2009-2011.

Secondo quanto risulta dall'Allegato al DPEF le opere relative al Corridoio hanno un costo complessivo pari a 5,9 miliardi euro, di cui 0,4 relativi a progetti già approvati dal CIPE.

La realizzazione delle opere relative al Corridoio sarà agevolata dalle iniziative adottate dal Governo per dare concreta attuazione al progetto «Autostrade del mare»; il ricorso all'Ecobonus e le numerose infrastrutture retroportuali in via di costruzione consentiranno, in particolare, di abbattere i costi e le inefficienze dell'ultimo miglio.

si esprime

PARERE FAVOREVOLE

Punto 2 – garantire il collegamento tra i Corridoi I e VIII riconoscendo la priorità del potenziamento della linea AC Bari-Napoli ed assicurando il reperimento delle risorse e realizzare linee elettriche in affrancamento a tale linea.

La linea AV/AC Napoli-Bari non rappresenta un semplice collegamento tra i due Corridoi I e VIII ma costituisce il naturale prolungamento del Corridoio I

(Berlino-Palermo) il quale, raggiunto Napoli, prosegue verso Bari e, successivamente, verso Varna.

In ordine alla riconosciuta importanza della linea AV/AC Napoli-Bari, si evidenzia che nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011 alla tabella 14, avente ad oggetto «la manovra triennale 2009-2011», l'opera in esame, indicata con il termine «nuovo asse ferroviario Napoli Bari», è iscritta nel periodo di programmazione successivo al 2011 per l'importo di 3.377 milioni di euro.

Si conferma, poi, che l'infrastruttura è stata inserita nell'Atto d'Intesa Aggiuntivo sottoscritto tra il Governo e la Regione Campania il 1 agosto 2008 e che è già stato programmato, di concerto con la Regione Puglia, l'itinerario progettuale concernente la Regione Campania con un costo complessivo stimato in 4.920 milioni di euro.

Circa l'affiancamento delle linee ferroviaria e quella elettrica è opportuno vedere lo sfruttamento del corridoio ad altra capacità come un'opportunità per il tracciato di nuove linee elettriche da verificare sulla base degli specifici vincoli tecnici già illustrati.

si esprime

PARERE FAVOREVOLE

Punto 3 – attivarsi per il potenziamento complessivo delle infrastrutture dei trasporti nel Mezzogiorno completando il Corridoio I fino a Palermo e migliorare i collegamenti Bari-Taranto-Gioia Tauro.

Si conferma l'impegno ad attivarsi per il potenziamento complessivo delle infrastrutture per i trasporti nelle regioni meridionali evidenziando che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella seduta del 6 marzo 2009 ha già sottoposto all'approvazione del CIPE un Piano degli investimenti.

Per altro, già in data 18 dicembre 2008 il CIPE, su proposta del Ministro

dello Sviluppo Economico, di concerto con i Ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture e dei Trasporti, aveva assegnato al Ministero delle Infrastrutture 7.356 milioni di euro a valere sui fondi per le aree sottoutilizzate e, nella successiva seduta del 6 marzo 2009, ulteriori 5.000 milioni di euro a valere sui medesimi fondi.

La ripartizione di tali finanziamenti è stata effettuata sulla base dei criteri previsti dalla legge n. 133/08 e, quindi, l'85 per cento degli stessi sarà destinato al Mezzogiorno, secondo le indicazioni della delibera CIPE 51/2009.

Si prevede di utilizzare tali risorse al fine di realizzare gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del Corridoio I mediante la cantierizzazione dei restanti lotti dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria ed ulteriori interventi aventi ad oggetto la strada statale n. 372 da Caianello a Benevento, la strada statale n. 106 Jonica megalotto 3, la strada statale Agrigento-Caltanissetta, la rete metropolitana regionale campana, di Palermo, Catania e Bari ed altri.

si esprime

PARERE FAVOREVOLE

Punto 4 – adottare iniziative con Istituzioni UE per reperimento finanziamenti comunitari.

Tutte le azioni di Governo vanno nella direzione di impiegare le risorse comunitarie già assentite in favore dei corridoi in argomento, rispettando gli impegni in tal senso assunti. Si conferma, pertanto, l'impegno ad attivarsi presso le competenti istituzioni dell'Unione Europea al fine di reperire finanziamenti comunitari destinati al potenziamento complessivo delle infrastrutture per i trasporti nelle regioni meridionali.

si esprime

PARERE FAVOREVOLE

Punto 5 – promuovere collaborazioni con regioni interessate per assicurare il loro contributo e partecipazione.

Si conferma l'impegno a promuovere le opportune iniziative di collaborazione con le Regioni interessate dalla realizzazione delle infrastrutture strategiche in precedenza indicate. In quest'ottica si evidenzia che la programmazione della linea AV/AC Bari-Napoli ha già visto il coinvolgimento delle Regioni Campania e Puglia e troverà conferma negli atti d'Intesa che saranno formalizzati con il Governo.

si esprime

PARERE FAVOREVOLE

Punto 6 – prevedere contesto giuridico per eliminazioni barriere di carattere amministrativo/burocratico.

Si assicura l'impegno a promuovere iniziative finalizzate all'individuazione di strumenti, giuridici e non, idonei a favorire l'eliminazione delle barriere non materiali nonché la semplificazione e la regolamentazione delle procedure applicabili agli Stati del Corridoio VIII.

si esprime

PARERE FAVOREVOLE

Punto 7 – garantire il finanziamento alle attività del segretariato corridoio 8.

Si sta procedendo alla verifica dell'esistenza delle fonti finanziarie utilizzabili per assicurare la prosecuzione dell'attività del Segretariato nel Corridoio VIII.

si esprime

PARERE FAVOREVOLE

ALLEGATO 2

7-00139 Boffa e Lazzari: Sviluppo del Corridoio VIII (Bari-Varna) e connessione con il Corridoio I attraverso la linea ferroviaria Bari-Napoli, nonché potenziamento delle infrastrutture di trasporto nelle regioni meridionali.

NUOVO TESTO APPROVATO DALLE COMMISSIONI

Le Commissioni IX e X,
premessi che:

il Corridoio paneuropeo VIII (Bari-Varna), istituito nell'ambito dei Corridoi paneuropei definiti nelle conferenze ministeriali di Creta (1994) e Helsinki (1997) e successivamente con il Memorandum d'intesa firmato a Bari nel settembre 2002 dai Paesi attraversati dal Corridoio medesimo, Italia, Albania, Repubblica di Macedonia e Bulgaria, nonché da Grecia e Turchia, ha assunto grande rilevanza sia sotto il profilo economico sia sotto quello politico;

sotto il profilo economico il Corridoio può infatti stimolare un notevole potenziamento della rete di trasporto – ferroviaria, stradale, autostradale – della regione balcanica, in particolare di Albania, Repubblica di Macedonia e Bulgaria, in modo da creare la dotazione infrastrutturale necessaria lungo la quale possano svilupparsi i collegamenti e gli scambi dai porti della Puglia sull'Adriatico fino al Mar Nero;

non minore è la rilevanza politica del Corridoio VIII, dal momento che il potenziamento delle infrastrutture di trasporto può favorire l'ulteriore sviluppo dell'integrazione europea verso i Paesi collocati nell'area balcanica;

i corridoi ferroviari ad alta velocità/alta capacità risultano di grande interesse anche per il rilevante contributo che possono offrire in termini di sviluppo sostenibile del sistema elettrico nazionale,

poiché, lungo le aree di sedime ferroviario, già protette e con accesso regolato, possono essere agevolmente inserite, con un basso impatto ambientale ed elettromagnetico, nuove linee elettriche ad altissima tensione. Ciò rappresenterebbe un valido supporto al dispacciamento dell'energia elettrica, compresa quella proveniente da fonti rinnovabili, a livello sia interregionale sia transfrontaliero, senza dover intervenire sulle linee tradizionali ad alta tensione, la cui estensione è di difficile autorizzazione. Al tempo stesso si realizzerebbe un importante progresso verso l'attuazione di un libero mercato dell'energia elettrica su scala europea, consentendo, attraverso i corridoi alta velocità/alta capacità, di potenziare lo scambio di energia elettrica tra i diversi Paesi europei ed in particolare tra quelli dell'area mediterranea, con ricadute positive in termini di investimenti e di sviluppo industriale;

è evidente l'interesse del nostro Paese a sostenere la realizzazione del Corridoio VIII, che permetterebbe di creare le condizioni necessarie per un notevole incremento dei volumi di scambio con gli altri Paesi, consentendo all'Italia di porsi nella posizione di partner privilegiato nei confronti dell'area dell'Europa sud-orientale;

in particolare la piena agibilità del Corridoio permetterebbe un notevole rafforzamento della presenza dell'imprenditoria italiana nei Paesi da esso attraversati;

rispetto a tali finalità per l'Italia assume un significato essenziale l'intercon-

nessione tra il Corridoio VIII e il Corridoio I delle Reti transeuropee di trasporto (Berlino-Palermo) attraverso la riqualificazione e il potenziamento della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari; ciò permetterebbe di convogliare il flusso di scambi con i Paesi attraversati dal Corridoio VIII nella linea alta velocità/alta capacità Napoli-Roma-Milano, estendendo a tutto il territorio nazionale l'interesse per il Corridoio VIII e facendo dell'Italia l'area di collegamento tra l'Europa sud-orientale e l'Europa centrale; al tempo stesso si creerebbe un raccordo tra l'asse Est-Ovest e l'asse Nord-Sud attraverso il sistema metropolitano costituito dai tre poli di Roma, Napoli e Bari. L'interconnessione tra i due corridoi intermodali permetterebbe inoltre – attraverso l'integrazione di linee elettriche ad alta tensione, di potenziare la capacità di dispacciamento della rete elettrica nazionale, ed in particolare: 1) di favorire il transito da sud verso nord di energia elettrica proveniente dai grandi poli produttivi situati in Puglia e dall'area europea sud-orientale, con positivi effetti di ampliamento del libero mercato dell'energia elettrica; 2) di poter indirizzare in Campania e in Puglia rilevanti quantità di energia proveniente da impianti di produzione alimentati da fonti rinnovabili, soprattutto da fonte eolica, la cui continua crescita sta creando seri problemi di gestione della rete elettrica nazionale, in particolare nell'area appenninica di confine tra Puglia, Molise e Campania, dove l'enorme e rapido sviluppo della produzione da fonte eolica ha pressoché saturato la capacità dell'attuale rete elettrica ad alta tensione; ne deriva l'impossibilità di incrementare tale produzione in assenza di un potenziamento della rete elettrica, di difficile attuazione a causa degli stringenti vincoli paesaggistici ed ambientali;

già nella seduta del 26 giugno 2008 la Commissione IX ha approvato una risoluzione con la quale, anche in relazione alle prospettive di sviluppo degli scambi connesse alla realizzazione del Corridoio VIII, si impegnava il Governo a confermare le scelte assunte con il DPEF

2008-2011 e con il Programma delle infrastrutture strategiche ad esso allegato per quanto concerne la priorità del potenziamento della rete ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari, attraverso il reperimento delle necessarie risorse finanziarie;

al tempo stesso il pieno coinvolgimento delle regioni dell'Italia meridionale nei flussi connessi al Corridoio VIII implica, oltre che la connessione con il Corridoio I delle Reti transeuropee di trasporto attraverso la linea Bari-Napoli-Roma, anche lo sviluppo dei collegamenti, stradali e ferroviari, lungo la linea Bari-Taranto-Gioia Tauro, che consentirebbe di congiungere il Corridoio VIII con il versante occidentale della Puglia e con la Calabria;

le regioni dell'Italia meridionale interessate sono consapevoli della rilevanza delle prospettive di sviluppo connesse al potenziamento delle reti di trasporto sopra indicate e al contributo che esse possono offrire all'incremento della capacità della rete elettrica nazionale e allo sviluppo del libero mercato dell'energia elettrica, attraverso la posa di linee elettriche ad alta tensione nelle aree di sedime dei Corridoi ad alta velocità/alta capacità, come attesta l'inserimento di tali interventi negli strumenti di programmazione regionale delle opere cofinanziate dai Fondi strutturali;

per le ragioni sopra indicate l'Italia deve continuare a svolgere un ruolo di primo piano nella promozione del Corridoio VIII, attraverso la partecipazione alla fase di progettazione e realizzazione delle opere in esso incluse, un' incisiva attività di stimolo nei confronti delle istituzioni dell'Unione europea per il reperimento dei finanziamenti comunitari necessari per garantire la realizzazione di tali opere e un rilevante impegno, anche finanziario, per assicurare, con il pieno coinvolgimento delle regioni interessate, la connessione del Corridoio VIII con la rete ferroviaria ad alta velocità-alta capacità Napoli-Roma-Milano e con tutta l'Italia meridionale. L'Italia deve inoltre farsi promotrice verso i Paesi europei della realizzazione di cor-

ridoi energetici all'interno del sedime delle linee ferroviarie ad alta velocità/alta capacità e deve impegnarsi, con il pieno coinvolgimento delle regioni interessate, sin dalla fase di progettazione e realizzazione delle opere, all'integrazione di linee elettriche ad alta tensione con la linea alta capacità Napoli-Bari, attraverso la quale il Corridoio VIII potrà essere collegato con la rete ferroviaria alta velocità/alta capacità Napoli-Roma-Milano;

la rilevanza del ruolo svolto dall'Italia fin dalla fase istitutiva del Corridoio VIII si è manifestata, in particolare, con il sostegno finanziario offerto alla costituzione e all'attività del Segretariato permanente del Corridoio, con sede a Bari, che ha offerto il supporto necessario alle valutazioni e decisioni dello *Steering Committee*; in particolare il Segretariato, attraverso la promozione e il coordinamento di gruppi di lavoro multinazionali rappresentativi dei Paesi direttamente interessati alla realizzazione del Corridoio VIII, ha svolto una notevole attività di analisi delle condizioni attuali, di individuazione condivisa dei progetti prioritari e dei relativi costi di investimento, nonché delle modalità e tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali comprese nel Corridoio, predisponendo, approfonditi studi di prefattibilità concernenti i collegamenti ferroviari, stradali e portuali;

occorre pertanto garantire la prosecuzione dell'attività del Segretariato attraverso il reperimento delle risorse finanziarie necessarie, anche in considerazione del fatto che tali finanziamenti, finora imputati allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, ammonteranno nel complesso ad importi limitati;

lo sviluppo dei collegamenti lungo il Corridoio VIII richiede non soltanto la realizzazione delle infrastrutture di trasporto, ma anche il superamento delle barriere non materiali che sono causa di rilevanti ritardi, in particolare per quanto concerne le procedure di attraversamento delle frontiere e gli adempimenti relativi ai visti;

in data 5 febbraio 2009 si è tenuto a Tirana un incontro interparlamentare promosso dal Parlamento di Albania sul Corridoio VIII, al quale hanno partecipato le delegazioni delle Commissioni parlamentari competenti in materia di trasporti dei Parlamenti di Albania, Italia (per la quale ha partecipato una delegazione della IX Commissione della Camera dei deputati), Bulgaria e Macedonia; l'incontro si è concluso con l'approvazione di una dichiarazione congiunta in cui:

a) si sollecitano sia i Governi dei rispettivi Stati, sia le istituzioni dell'Unione europea e gli organismi finanziari internazionali a reperire le risorse finanziarie e i mezzi di assistenza tecnica necessari per la realizzazione dei progetti lungo il Corridoio VIII;

b) si evidenzia, a seguito dell'accoglimento di una proposta avanzata dalla delegazione italiana, l'importanza fondamentale dell'interconnessione tra il Corridoio VIII e le Reti di trasporto transeuropee, con particolare riferimento all'interconnessione tra il Corridoio VIII e il Corridoio I delle Reti di trasporto transeuropee;

c) si prospetta una cooperazione tra gli Stati coinvolti finalizzata all'adozione di un contesto giuridico che miri alla riduzione o all'eliminazione delle barriere non materiali e alla semplificazione delle procedure della documentazione, per quanto concerne in particolare l'attraversamento delle frontiere;

d) si rileva l'esigenza di individuare le risorse finanziarie necessarie a garantire l'attività di supporto alla realizzazione delle opere lungo il Corridoio VIII svolta dagli organi tecnici di cooperazione;

occorre dare seguito agli impegni assunti nel citato incontro interparlamentare,

impegna il Governo:

1) ad assicurare il pieno coinvolgimento dell'Italia nelle fasi di progettazione e realizzazione delle opere infrastrutturali lungo il Corridoio VIII;

2) a garantire il collegamento tra il Corridoio VIII e il Corridoio I delle Reti transeuropee di trasporto Berlino-Palermo, ribadendo il riconoscimento della priorità fondamentale della riqualificazione e del potenziamento della linea ferroviaria ad alta capacità Bari-Napoli e assicurando il reperimento delle risorse finanziarie occorrenti, in modo da porre in connessione i flussi di scambio lungo il Corridoio VIII con la linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Napoli-Roma-Milano; in tale ambito, per le ragioni illustrate in premessa, a realizzare, nell'ambito del corridoio ad alta capacità Napoli-Bari, linee elettriche ad alta tensione per la trasmissione da sud verso nord di energia elettrica proveniente dalla Puglia e dalle aree dell'Europa sud-orientale, nonché per il dispacciamento delle rilevanti quantità di energia generata da impianti alimentati da fonti rinnovabili installati nell'area appenninica di confine tra Puglia, Molise e Campania;

3) in relazione alle prospettive connesse con lo sviluppo del Corridoio VIII, ad attivarsi altresì per un potenziamento complessivo delle infrastrutture per i trasporti nelle regioni meridionali, in particolare individuando gli interventi infrastrutturali e le relative risorse finanziarie idonei a completare il Corridoio I delle

Reti transeuropee di trasporto fino a Palermo e a migliorare i collegamenti lungo la linea Bari-Taranto-Gioia Tauro;

4) ad adottare nei confronti delle competenti istituzioni dell'Unione europea tutte le opportune iniziative per promuovere il reperimento e la destinazione di finanziamenti comunitari alla realizzazione delle opere di cui ai capoversi 1), 2) e 3);

5) a promuovere opportune forme di collaborazione con le regioni interessate per assicurare la partecipazione e il contributo delle regioni medesime alla realizzazione delle opere di cui ai capoversi 2) e 3), con particolare riferimento agli strumenti di programmazione regionale delle opere cofinanziate dai Fondi strutturali;

6) a promuovere tutte le iniziative utili ad adottare un contesto giuridico che permetta nei confronti degli Stati del Corridoio VIII la riduzione o l'eliminazione delle barriere non materiali e la semplificazione delle procedure della documentazione, per quanto concerne in particolare l'attraversamento delle frontiere;

7) a reperire le risorse finanziarie necessarie per assicurare la prosecuzione dell'attività del Segretariato del Corridoio VIII.

(8-00052) « Boffa, Lazzari e Vico ».