

Camera dei Deputati

Legislatura 16
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00003
 presentata da **BOFFA COSTANTINO** il **29/05/2008** nella seduta numero **11**
Stato iter : **CONCLUSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
IANNUZZI TINO	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
MARTELLA ANDREA	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
BORDO MICHELE	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
GRASSI GERO	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
PICIERNO PINA	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
GRAZIANO STEFANO	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
BONAVITACOLA FULVIO	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
META MICHELE POMPEO	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
REALACCI ERMETE	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
BOCCI GIANPIERO	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
NICOLAIS LUIGI	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
MOSELLA DONATO RENATO	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
PEPE MARIO (PD)	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008
VICO LUDOVICO	PARTITO DEMOCRATICO	29/05/2008

 Approvazione risoluzione conclusiva :
 Atto **8/00001**

 Assegnato alla commissione :
IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
ILLUSTRAZIONE		
BOFFA COSTANTINO	PARTITO DEMOCRATICO	26/06/2008
DICHIARAZIONE GOVERNO		
MANTOVANI MARIO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	26/06/2008

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
INTERVENTO PARLAMENTARE		
MISITI AURELIO SALVATORE	ITALIA DEI VALORI	26/06/2008
FIANO EMANUELE	PARTITO DEMOCRATICO	26/06/2008
VALDUCCI MARIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	26/06/2008
MOFFA SILVANO	POPOLO DELLA LIBERTA'	26/06/2008
META MICHELE POMPEO	PARTITO DEMOCRATICO	26/06/2008
BOFFA COSTANTINO	PARTITO DEMOCRATICO	26/06/2008
PARERE GOVERNO		
MANTOVANI MARIO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	26/06/2008

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

DISCUSSIONE IL 26/06/2008
 ATTO MODIFICATO IN CORSO DI SEDUTA IL 26/06/2008
 ACCOLTO IL 26/06/2008
 PARERE GOVERNO IL 26/06/2008
 APPROVATO (RISOLUZIONE CONCLUSIVA) IL 26/06/2008
 CONCLUSO IL 26/06/2008

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

GEO-POLITICO :

ACERRA, NAPOLI - Prov, CAMPANIA, AFRAGOLA, NAPOLI - Prov, CAMPANIA, BARI, BARI - Prov, PUGLIA, BENEVENTO, BENEVENTO - Prov, CAMPANIA, CASERTA, CASERTA - Prov, CAMPANIA, FOGGIA, FOGGIA - Prov, PUGLIA, ROMA, ROMA - Prov, LAZIO

TESTO ATTO

Atto Camera

Risoluzione in Commissione 7-00003

presentata da

COSTANTINO BOFFA

giovedì 29 maggio 2008 nella seduta n.011

La IX Commissione,

premessi che:

il Piano generale dei Trasporti e della Logistica «PGTL», approvato dal CIPE nel 2001, detta le linee guida per l'organizzazione e la programmazione del sistema dei trasporti e individua il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come insieme integrato di infrastrutture di interesse nazionale, che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di mobilità delle persone e delle merci, con la funzione strategica di assicurare i collegamenti tra le grandi aree del Paese e verso i Paesi esteri;

tra le strategie di carattere generale perseguite nello sviluppo dello SNIT, particolare rilievo viene assegnato all'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali dei due corridoi longitudinali, tirrenico ed adriatico, e al rafforzamento delle maglie trasversali appenniniche;

le regioni Campania e Puglia sono rispettivamente interessate dalla direttrice longitudinale tirrenica e dalla direttrice longitudinale adriatica e che, per quanto attiene l'integrazione dei due corridoi mediante direttrici trasversali, il PGTL propone l'intervento di completamento del raddoppio della direttrice Napoli-Bari;

il suddetto PGTL definisce l'Alta Velocità un nuovo sistema integrato in grado di sostenere l'aumento di traffico previsto (Alta Capacità) e di interconnettersi con le linee regionali e locali, e che rappresenta occasione per il rilancio del trasporto ferroviario;

il 27 luglio 2006, a Roma, presso la sede delle Ferrovie dello Stato, è stato firmato il protocollo d'intesa tra i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, i Presidenti delle Regioni Campania e Puglia, i vertici delle Ferrovie dello Stato e della Società RFI (Rete Ferroviaria Italiana), per la riqualificazione e il potenziamento della linea ad Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari;

attualmente il collegamento ferroviario tra Tirreno e Adriatico, inteso come itinerario tra i capoluoghi delle regioni Campania e Puglia, non è continuo, ma presenta una discontinuità con una rottura di carico nella stazione di Caserta ed una inversione di marcia nella stazione di Foggia;

conseguentemente, il tempo medio di percorrenza sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari è pari a circa tre ore e quaranta minuti;

dall'analisi dello scenario internazionale emerge il rilevante ruolo del Mezzogiorno rispetto alle restanti aree del Paese, soprattutto in relazione alla sua posizione geografica strategica al centro del Mediterraneo che suggerisce l'obiettivo di proporsi come gate commerciale per il flussi del Mediterraneo;

una maggiore qualità dei servizi di trasporto ed il recupero del divario infrastrutturale del Mezzogiorno rappresentano una pre-condizione essenziale per lo sviluppo economico dell'area, con ricadute positive per l'intero Paese, ancor di più nell'ambito del mutato scenario internazionale che fa prevedere una significativa crescita del ruolo del Mediterraneo nei prossimi decenni;

il collegamento ferroviario Napoli-Bari può favorire l'integrazione delle reti TEN, mettendo in connessione il corridoio I Berlino-Palermo (di cui la linea AV/AC Milano-Napoli ed in particolare la tratta AV/AC Roma-Napoli sono parte) con il corridoio VIII Bari-Sofia;

il Mezzogiorno delle aree interne, con l'Alta Capacità Napoli-Bari, diventerà dunque ponte di collegamento tra il Corridoio I e il Corridoio VIII e nodo di logistica e di interscambio per tutto il sistema macroregionale con straordinarie opportunità di sviluppo per tutte le aree interne circostanti;

l'opera, a differenza di quelle pur importanti realizzate nel Mezzogiorno nei decenni passati, è infatti pensata come asse di connessione Est-Ovest;

l'asse Est-Ovest, incrociando la dorsale tirrenica Nord-Sud, proietterà milioni di persone e tonnellate di merci lungo l'Alta Velocità Napoli-Roma Milano-Torino;

anche RFI, nell'ambito del proprio piano di sviluppo degli itinerari fondamentali del Mezzogiorno, considera la riqualificazione e lo sviluppo della relazione trasportistica Roma-Napoli-Bari quale chiusura meridionale della maglia ferroviaria europea;

tale infrastruttura consentirà la creazione di un «tripolo» Roma-Napoli-Bari costituente uno dei sistemi metropolitani più grandi d'Europa;

una volta terminata l'opera, consentirà di aumentare il traffico di 15mila passeggeri e di 6mila tonnellate di merci al giorno, grazie a 54 treni al giorno, rispetto ai 10 di oggi, sulla Milano-Napoli-Bari e ai 144, rispetto agli attuali 26, sulla tratta Napoli-Benevento-Caserta-Foggia;

il progetto di Alta Capacità, una volta completamente a regime, abatterà drasticamente i tempi di percorrenza su questa tratta, dimezzandoli. Da Napoli a Bari occorreranno meno di due ore, dalle aree interne si potranno raggiungere le grandi aree metropolitane costiere in meno di sessanta minuti; finalmente il tripolo Roma-Bari-Napoli, la più grande area metropolitana del Mezzogiorno, sarà connessa attraverso una rete moderna ed efficiente;

la realizzazione del progetto sopra menzionato permetterà, quindi, di conseguire i seguenti benefici:

miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza;

riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, con effetti benefici in termini di riduzione della congestione, delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e dell'incidentalità;

miglioramento dell'integrazione della rete ferroviaria di Sud-Est con il sistema AV/AC attraverso la stazione di Napoli-Afragola, con conseguente aumento generalizzato dell'offerta del servizio ferroviario nell'intero Mezzogiorno;

la possibilità di istituire collegamenti commerciali diretti Napoli-Bari;

il miglioramento dei servizi interregionali Puglia-Campania;

miglioramento dell'integrazione della tratta ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, con conseguente aumento delle quote di trasporto merci su rotaia;

L'opera prevede 146,6 chilometri di linea e 15 stazioni e che alla sua realizzazione si sta procedendo per lotti. In alcuni tratti si interverrà sulla rete attuale, attraverso la riqualificazione e il potenziamento; in altri si costruirà il tracciato ex novo;

allo stato alcuni cantieri sono già aperti, mentre le progettazioni saranno completate entro il 2008. L'opera dovrà essere interamente terminata entro il 2020, ma già dal 2009 le prime tratte saranno in funzione;

in data 14 marzo 2007, la Regione Campania ha stabilito di anticipare le risorse necessarie al completamento della progettazione delle tratte legate all'Alta Capacità Napoli-Bari ricadenti in territorio regionale;

nell'Allegato Infrastrutture al Dpef, licenziato in data 29 giugno 2007, il CIPE ed il Consiglio dei Ministri hanno previsto il finanziamento integrale della progettazione e di alcune tratte già dotate di progettazione, tratte che si aggiungono a quelle già finanziate con il Contratto di Programma RFI;

in particolare, nell'Allegato Infrastrutture al Dpef è previsto il finanziamento della variante Cannello-Napoli nel Comune di Acerra per l'integrazione delle linee ad Alta Capacità ed Alta Velocità per un importo di 583 milioni di euro; il finanziamento per il raddoppio della Apice-Orsara di Puglia per 297 milioni di euro e quello per il raddoppio e la velocizzazione della Cervaro-Bovino per 550 milioni di euro;

il costo complessivo previsto è di circa 5 miliardi di euro, di cui circa 1,5 (1.442) già finanziati e 3 miliardi e mezzo ancora da finanziare;

nello specifico: per la tratta Napoli (Afragola) Cannello sono disponibili 595 milioni di euro su un totale previsto di 670 milioni di euro; per la Cannello-Benevento il cui costo previsto è di 970 milioni di euro, sono disponibili solo i fondi per la progettazione preliminare; per la Apice-Orsara sono disponibili 297 milioni di euro su un totale di 2.010 milioni di euro; la Cervaro-Bovino è interamente finanziata con 550 milioni di euro; ancora da finanziare i 520 milioni di euro per la bretella di Foggia;

impegna il Governo:

a confermare le scelte assunte con il Dpef 2008-2011 e nel relativo Allegato Infrastrutture concernenti la realizzazione della tratta AC Napoli-Bari, secondo i seguenti indirizzi:

a) conferma di una esplicita e ferma opzione ferroviaria, che deve portare ad un riequilibrio tra le scelte modali gomma-ferro, sottolineato che tale opzione non potrà risolversi solo nella realizzazione di infrastrutture ma dovrà estendersi ad innovazioni normative e tariffarie riguardanti il trasporto di merci atte ad incentivare l'uso della ferrovia, in assenza delle quali non ci si potrà attendere risultati apprezzabili;

b) esercizio di tutte le iniziative nei confronti dei competenti organismi dell'Unione europea perché si definisca e si renda operativa la cosiddetta normativa «Eurovignette», che ha indicato le linee guida sul riequilibrio modale per tutti i governi;

c) riconferma del carattere prioritario dell'opera di potenziamento della tratta ad Alta Capacità ferroviaria Napoli-Bari, come intervento strategico per il Mezzogiorno d'Italia e per lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti del Paese (SNIT);

d) impegno nel reperimento delle risorse necessarie a completare il finanziamento dell'opera, in regime di addizionalità delle risorse FAS (Fondo Aree Sottoutilizzate), dei Fondi europei del Programma Operativo Nazionale (PON), dei fondi ordinari nazionali e dei fondi dei programmi europei regionali (POR), oltre che delle risorse attribuite ad RFI dal Contratto di Programma;

e) impegno nel reperimento di adeguate risorse per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile, al fine di massimizzare l'efficacia degli interventi infrastrutturali attivati sul corridoio.

(7-00003)

«Boffa, Iannuzzi, Martella, Bordo, Grassi, Picierno, Graziano, Bonavitacola, Meta, Realacci, Bocci, Nicolais, Mosella, Mario Pepe (Pd), Vico».