

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
							Infrastrutture
	Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	10,0		10,0	10,0	Puglia	allineata
	SCC Bari-Lecce	79,0	79,0	0,0		Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	SCC Bari-Taranto	30,0	30,0	0,0	0,0	Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	Velocizzazione Bari-Lecce	15,0		15,0	15,0	Puglia	allineata
	Velocizzazione Napoli-Bari	15,0		15,0	15,0	Campania Puglia	allineata
<b>Totale Direttrice ferroviaria Napoli - Bari</b>		<b>8.367,7</b>	<b>3.162,8</b>	<b>5.205,0</b>	<b>790,0</b>		
Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria	Abbassamento piano binari ed intubazione percorso	200,0	0,0	200,0	200,0	Calabria	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
<b>Totale Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria</b>		<b>200,0</b>	<b>0,0</b>	<b>200,0</b>	<b>200,0</b>		
S.S. Sassari - Olbia	.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 6	80,0		80,0	80,0	Sardegna	Nuovo aggiornamento dell'intera opera acquisito presente allegato infrastrutture.
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia – Lotto 8	80,0		80,0	80,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia – Adeguamento Rio Padrongianus.	3,2	3,2	0,0		Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia Lotto 2	167,8	164,0	3,8	3,8	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 3	80,0		80,0	80,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 4	80,0		80,0	80,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 5	60,0		60,0	60,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 7	80,0	80,0	0,0	0,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 9	50,9	50,9	0,0		Sardegna	

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
	S.S. n. 597/199 - Sassari-Olbia (Lotto 1)	108,2	108,2	0,0		Sardegna	
	S.S. n. 597/199 - Sassari-Olbia Lotto 0	60,0	37,3	22,7	22,7	Sardegna	
<b>Totale S.S. Sassari - Olbia</b>		<b>850,0</b>	<b>443,5</b>	<b>406,5</b>	<b>406,5</b>		
SS182 - Trasversale delle Serre	Tronco 1° - Lotto 1° - 1° Stralcio completamento: Vazzano	6,5		6,5	6,5	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	Tronco 2° - Lotto unico - Vazzano-Vallelonga	95,3		95,3	95,3	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	Tronco 5 - Lotto 4 - 1° Stralcio	36,1		36,1	36,1	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	Tronco 5 - Lotto 4 - 2° Stralcio	35,7	35,7	0,0	0,0	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	Tronco 5 - Lotto 5	33,7		33,7	33,7	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	SS 182 Trasversale delle Serre - Superamento del colle dello Scornari	14,4	0,0	14,4	14,4	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
<b>Totale SS182 - Trasversale delle Serre</b>		<b>221,6</b>	<b>35,7</b>	<b>185,9</b>	<b>185,9</b>		
Termoli-San Vittore	Tratta A San Vittore-Campobasso	1.244,0	1.044,0	200,0	200,0	Molise	Non rappresenta l'intera opera ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
<b>Totale Termoli-San Vittore</b>		<b>1.244,0</b>	<b>1.044,0</b>	<b>200,0</b>	<b>200,0</b>		
Circumetnea	Ferrovia Circumetnea - Tratte Borgo-Nesima-Misterbianco Centro	147,0	47,0	100,0	100,0	Sicilia	Nuovo inserimento. Tratta acquisita nel presente allegato Infrastrutture
<b>Totale Circumetnea</b>		<b>147,0</b>	<b>47,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>		
Sicilia - Settore stradale	Adeguamento SS 514 Chiaramonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114)	815,4	597,7	217,7	217,7	Sicilia	allineata
	Tratto Trapani-Mazara Del Vallo	268,0	0,0	268,0	150,0	Sicilia	Non rappresenta l'intera opera ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
	Camastra - Gela : lotto C1 dal km 51,2 della SS 117 a km 4,0 del tracciato in variante, incluso collegamento Leonforte	399,0	0,0	399,0	399,0	Sicilia	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
<b>Totale Sicilia - Settore stradale</b>		<b>1.482,3</b>	<b>597,7</b>	<b>884,7</b>	<b>766,7</b>		
Sardegna - Trasporti	Sistema metropolitano area vasta di Cagliari filoviaria del Poetto (costo stimato 293,141 ml.) Progetto Definitivo	8,0	0,0	8,0	8,0	Sardegna	Non rappresenta l'intera opera, ma il solo finanziamento della PD
	S.S.131 dal km 146,800 al km 209,462 (3°lotto omogeneo) (costo stimato 736ML.) Progetto Definitivo	9,0	0,0	9,0	0,0	Sardegna	Non rappresenta l'intera opera, ma il solo finanziamento della PD
	Adeguamento S.S. 125/131 bis Nuoro- Olbia-S.Teresa di Gallura-Olbia-Palau	172,0	129,0	43,0	43,0	Sardegna	Non rappresenta l'intera opera ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	Interconnessione Asse Mediano di Scorrimento di Cagliari con le S.S. 130, 131, 554, 195 - lotto funzionale	45,0	0,0	45,0	45,0	Sardegna	Nuovo aggiornamento dell' intera opera acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	Aeroporto di Alghero Fertilia Adeguam. infrastrutture volo ICAO, miglioramento accessibilità aeroporto	18,1	4,0	14,1	14,1	Sardegna	Aggiornamento dell' intera opera acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	Hub portuale di Porto Torres - I lotto	30,0	2,5	27,5	27,5	Sardegna	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	<b>Totale Sardegna - Trasporti</b>		<b>282,1</b>	<b>135,5</b>	<b>146,6</b>	<b>137,6</b>	
Sardegna - Idrico	Interconnessione sistemi idrici: collegamento Tirso-Flumendosa 4° lotto. Collegamento Sulcis Iglesiasiente	50,0	0,0	50,0	50,0	Sardegna	Ulteriore lotto acquisito nel presente allegato Infrastrutture
<b>Totale Sardegna - Idrico</b>		<b>50,0</b>	<b>0,0</b>	<b>50,0</b>	<b>50,0</b>		
Puglia - Idrico	Interventi di ripristino di efficienza della galleria Pavoncelli	30,0	0,0	30,0	30,0	Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
							Infrastrutture
<b>Totale Puglia - Idrico</b>		<b>30,0</b>	<b>0,0</b>	<b>30,0</b>	<b>30,0</b>		
Puglia - adeguamento e potenziamento delle ferrovie	Completamento Quadruplicamento Bari Parco Nord. Bari centrale	18,0		18,0	18,0	Puglia	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
<b>Totale Puglia - Adeguamento e potenziamento delle ferrovie</b>		<b>18,0</b>	<b>0,0</b>	<b>18,0</b>	<b>18,0</b>		
Puglia - Viabilità stradale	Strada statale 170 dei Trulli : adeguamento e ammodernamento in sede ed in variante , costruzione della quarta corsia tra i Km 56 e 60,5 ed asse di penetrazione a Martina Franca	36,0	0,0	36,0	36,0	Puglia	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	SS.N.172 DEI TRULLI /superamento del Centro di Martina Franca	15,0	0,0	15,0	15,0	Puglia	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
<b>Totale Puglia - Viabilità stradale</b>		<b>51,0</b>	<b>0,0</b>	<b>51,0</b>	<b>51,0</b>		
Basilicata - Infrastrutture Stradali	MURGIA-POLLINO - tratto: Matera-Ferrandina-Pisticci	300,0	0,0	300,0	2,5	Basilicata	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	MURGIA-POLLINO - tratto: Basentana-SS. Sinnica (Pisticci-Tursi)	100,0	0,0	100,0	55,1	Basilicata	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	Gioia del Colle-Matera	130,0	0,0	130,0	1,0	Basilicata	Aggiornamento Allegato infrastrutture
<b>Totale Basilicata - Infrastrutture Stradali</b>		<b>530,0</b>	<b>0,0</b>	<b>530,0</b>	<b>58,6</b>		
Campania - Opere ferroviarie	Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Di Vittorio - Capodichino Aeroporto - Centro Direzionale . 1° lotto	300,0		300,0	300,0	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
	Ferrovia Circumvesuviana. Linea Napoli - Torre Annunziata - Sorrento: raddoppio tratta Pioppaino-Castellammare di Stabia	25,1		25,1	25,1	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	Ferrovia SEPSA. Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratta Soccavo-Monte S. Angelo-Parco S. Paolo - Terracina	73,5		73,5	73,5	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	Tratta Piscinola/Secondigliano/Capodichino Aeroporto chiusura anello linea 1 Metropolitana Aversa-Capodichino	58,2		58,2	58,2	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
<b>Totale Campania - Opere ferroviarie</b>		<b>456,7</b>	<b>0,0</b>	<b>456,7</b>	<b>456,7</b>		
Campania - Opere viarie	Benevento - Caserta- A1 - Caianello -Grazzanise e variante Caserta. Adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900.	90,0		90,0	90,0	Campania	Non intera opera. Rappresenta la copertura FAS sul l' importo presente nell' allegato Infrastrutture
	Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela. Tratta Lioni - Grottaminarda. 1° lotto funzionale	220,0		220,0	220,0	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
<b>Totale Campania - Opere viarie Totale</b>		<b>310,0</b>	<b>0,0</b>	<b>310,0</b>	<b>310,0</b>		
Calabria - Schemi idrici e acquedotti	Lavori di completamento della galleria di derivazione delle acque invasate dalla diga Menta (priorità I fase)	13,0	0,0	13,0	13,0	Calabria	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
<b>Totale Calabria - Schemi idrici e acquedotti</b>		<b>13,0</b>	<b>0,0</b>	<b>13,0</b>	<b>13,0</b>		
Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria (potenziamento tecnologico)	Velocizzazione Battipaglia-Paola-Reggio Calabria	230,0	230,0	0,0	0,0	Campania Basilicata Calabria	allineata
	Velocizzazione principali linee (upgrading) - interventi accessori	30,0		30,0	30,0	Calabria	allineata
	Velocizzazione principali linee: upgrading	10,0		10,0	10,0	Campania Basilicata Calabria	allineata

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
Totale Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria (potenziamento tecnologico)		270,0	230,0	40,0	40,0		
Autostrada Salerno - Reggio Calabria (completamento interventi in corso)	Tronco 1 - Tratto 2 - Lotto 1 - Stralcio 2 - dal Km 22+400 al Km 23+000	42,3	38,1	4,2	4,2	Campania	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 2 dal Km 108+000 al Km 139+000	1.040,3	958,7	81,6	81,6	Campania Basilicata	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 3 Parte 3 - da svincolo di Campotenese a svincolo di Morano Castrovillari	301,1	278,1	23,0	23,0	Calabria	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 4B - da svincolo di Altilia escluso a svincolo di Falerna incluso	374,1	339,6	34,5	34,5	Calabria	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 5 da svincolo Gioia Tauro (escluso) a svincolo di Scilla (escluso)	978,5	953,2	25,3	25,3	Calabria	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 6 dallo Svincolo di Scilla (incluso) a Reggio Calabria	562,1	532,1	30,0	30,0	Calabria	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	Tronco 1 - Tratto 5 - Lotto 4 - da svincolo Contursi a svincolo Sicignano.	288,5	270,0	18,5	18,5	Campania	allineata
Totale Autostrada Salerno - Reggio Calabria (completamento interventi in corso)		3.586,8	3.369,7	217,1	217,1		

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
Autostrada Jonica E90 (completamento interventi in corso)	Megalotto 1 S. Ilario - Gioiosa Jonica (priorità per integrazione finanziamento)	433,7	393,7	40,0	40,0	Calabria	Integrazione finanziaria di un lotto sul valore dei lotti di ammodernamento l <sup>a</sup> fase acquisito nell' allegato Infrastrutture
Totale Autostrada Jonica E90 (completamento interventi in corso)		433,7	393,7	40,0	40,0		
<b>Totale complessivo</b>		<b>26.243,9</b>	<b>11.516,4</b>	<b>14.727,5</b>	<b>4.071,1</b>		

PAGINA BIANCA

## **OTTAVO PARAGRAFO: VOLONTÀ PROGRAMMATICA E COPERTURA FINANZIARIA DELLA VOLONTÀ PROGRAMMATICA**

Il nostro Paese ha dimostrato, in modo particolare dalla fine della seconda guerra mondiale ad oggi, una chiara e misurabile attitudine a reagire in modo imprevedibile alle emergenze, alle crisi economiche e sociali, a reagire, cioè, ad una sommatoria di avversità che avrebbero fatto uscire, dal contesto dei Paesi leader, qualsiasi sistema istituzionale.

In modo non simile ai principi della dinamica, nel nostro Paese, ad ogni azione imprevista e spesso tragica ha corrisposto sempre una reazione contraria non uguale ma, addirittura, più forte. Gli esempi più rilevanti sono:

- **La ricostruzione del Paese.**
- **La forza di Paese trasformatore, privo di ricchezze energetiche e minerarie.**
- **La forza delle imprese piccole e medie capaci di essere competitive anche in assenza di un assetto infrastrutturale adeguato.**
- **La forza di un Paese colpito da calamità naturali catastrofiche (terremoto della Irpinia, della Campania, del Belice, dell'Aquila).**
- **La volontà di non essere emarginati dal contesto comunitario e la conseguente azione di ingresso nell'euro.**
- **La capacità di offrire alla Unione Europea un bacino economico formato da 7 Regioni in cui il PIL procapite supera i 25 mila euro.**
- **Il grande processo di infrastrutturazione organica del Paese spesso non adeguatamente recepito.**

Oggi siamo in presenza di una difficoltà sostanziale legata, senza dubbio, alla forte incidenza del debito pubblico ma anche e, soprattutto, alla incapacità, da oltre dodici anni, di far crescere il PIL su valori pari al 3-4%.

Siamo all'interno di un teatro economico in cui la crescita è stata lenta sia negli anni in cui non c'era la recessione (2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008) sia a valle della recessione (2010, 2011).

Una crescita lenta che ha, in modo paradossale, amplificato anche la distanza tra gli indicatori economici del Centro Sud e quelli del Nord del Paese.

Ebbene questa serie di negatività endogene unite a quelle esogene generate dalla crisi mondiale ci impongono una rilettura sostanziale sia delle nostre logiche programmatiche sia di quelle che, finora, hanno caratterizzato l'accesso alle risorse per garantire l'attuazione delle logiche stesse.

Le condizioni che in parte avevamo già adottato nell'ultimo biennio erano legate ad un coinvolgimento forte di capitali privati (addirittura il 70%) ed ad un ridimensionamento sostanziale del "perimetro pubblico". Il ridimensionamento del perimetro pubblico significa far pagare i fruitori delle infrastrutture in modo più "pesante" in modo da rendere "calde" infrastrutture che invece allo stato attuale sono del tutto "fredde".

Questo nuovo teatro economico, queste nuove condizioni macroeconomiche impongono un chiaro approfondimento sia delle variazioni in corso a scala comunitaria, sia di quelle che necessariamente andranno prese a scala nazionale per coinvolgere, davvero, capitali privati nella costruzione di una offerta infrastrutturale strettamente legata alla crescita ed allo sviluppo.

Diventano quindi essenziali gli approfondimenti sulle seguenti aree tematiche:

- **la nuova politica della unione europea da corridoi a rete;**
- **la funzione strategica del pedaggio della rete stradale;**
- **la funzione strategica del pedaggio della rete ferroviaria;**
- **un nuovo assetto strategico nella offerta portuale;**
- **verso la definizione di action plans nella offerta aeroportuale.**

## ***LA NUOVA POLITICA DELLA UNIONE EUROPEA DA CORRIDOI A RETE***

Nell'ottobre 2008, nel Consiglio dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, il nostro Paese ha sottoposto alla attenzione della Commissione la proposta di aggiornamento del Programma delle Reti TEN-T.

L'aggiornamento delle reti TEN-T era stato approvato dal Parlamento Europeo nell'aprile 2004 e quindi dopo quasi un quinquennio era indispensabile dare corso ad un monitoraggio dell'intero atto programmatico.

Un monitoraggio non inteso come banale atto notarile sullo stato di avanzamento degli interventi ma come azione mirata alla attuazione di un processo che aggregasse, in modo organico, quanto deciso nel quadro delle reti TEN e quanto identificato all'interno del Progetto

Euromediterraneo (Wider Europe); del progetto che in fondo affrontava tutti gli interventi, tutte le azioni al contorno delle reti TEN.

Un tale lavoro, veniva precisato nella proposta italiana, sarebbe stato essenziale anche per verificare all'interno dei singoli Paesi la coerenza tra i **Programma Operativo Nazionali e Regionali** e le strategie e le azioni definite nel quadro comunitario. **Infatti gli interventi all'interno dei Programmi Operativi Nazionali prioritariamente dovevano essere mirati alla realizzazione ed al potenziamento delle reti TEN.**

Un monitoraggio che non doveva essere una banale esercitazione programmatica ma avrebbe dovuto ribadire come l'intero sistema infrastrutturale della Unione Europea trovava, nella funzione baricentrica del Mediterraneo, la condizione basilare per la crescita e per lo sviluppo.

I risultati di un simile approfondimento, si precisava sempre nella proposta italiana, avrebbero potuti dare vita ad una **Conferenza internazionale, aperta ai Paesi della Unione Europea ed a quelli del bacino del Mediterraneo.**

La Commissione Europea condivise tale proposta e nel 2009 e nel 2010 si tennero due Conferenze istituzionali, una a Napoli ed una a Saragozza, due Conferenze che hanno supportato l'intero lavoro portato avanti dalla Commissione nel processo di rivisitazione delle Reti TEN –T.

Oggi siamo prossimi alla fase conclusiva dell'intero lavoro e nei vari incontri istruttori il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ribadito la essenzialità delle scelte strategiche che direttamente ed indirettamente coinvolgono il nostro Paese.

La revisione del sistema italiano delle infrastrutture di trasporto di interesse europeo parte dalla riconferma dei Progetti Prioritari TEN-T definiti nel 2004 e in corso di realizzazione, dei corridoi ERTMS e dei "corridoi ferroviari merci" approvati nel 2010.

Per quanto riguarda la politica di trasporto e, segnatamente, la politica TEN-T, **l'Italia chiede che venga confermata nella programmazione comunitaria l'attenzione alla realizzazione dei collegamenti transfrontalieri, che sono il presupposto infrastrutturale del mercato unico.**

Sugli assi transfrontalieri, già individuati nei 30 progetti prioritari, occorre assicurare il completamento dei progetti che realizzano il superamento dei valichi di confine, che, nel caso italiano, comportano progetti di notevole complessità realizzativa, dovuta al superamento di ecosistemi di particolare delicatezza.

Inoltre, sempre con riferimento alla realtà del sistema territoriale e produttivo nazionale, è stata rivolta attenzione a uno dei punti di criticità del sistema italiano, rappresentato dall'insufficiente sviluppo dei collegamenti multi-modali di "ultimo miglio" verso un numero determinato di porti e interporti e sono state presentate proposte di integrazione della rete stradale e ferroviaria basate sullo stato della programmazione da parte degli enti competenti (Amministrazioni comunali, Autorità portuali, ANAS, RFI).

Infine, con riferimento agli obiettivi del Libro bianco 2011, sono state considerate le questioni principali che costituiscono le linee guida cui si dovrà attenere la programmazione nazionale nel settore dei trasporti.

Tra le questioni di ordine generale si evidenziano:

- Il completamento del mercato interno e del mercato unico nelle varie modalità di trasporto, che rimane l'obiettivo di fondo per l'integrazione dell'economia europea.
- L'enfasi sulla ricerca, l'innovazione e lo sviluppo ai fini della sostenibilità ambientale ma anche della crescita e dell'occupazione (uso delle energie rinnovabili, Intelligens Transport System, opzione "green transport", riduzione dei gas serra e di Co2).
- La rinnovata affermazione di una politica europea dei trasporti, inclusi i trasporti urbani, da finanziarsi attraverso fonti diversificate (incluse quelle derivanti dall'applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga").

Riguardo agli aspetti di revisione della rete TEN-T, l'Italia condivide, in linea generale, l'impostazione adottata dalla Commissione europea, rispetto alla quale, tuttavia, sussistono punti di divergenza su alcuni aspetti specifici.

Nell'elaborazione della "**Rete Comprehensive**" nazionale si è fatto particolare riferimento al rafforzamento dei *corridoi multimodali*, come struttura portante della futura rete TEN-T, con inquadramento della rete all'interno del sistema portuale e degli interporti.

Ciò premesso, nella individuazione dei "nodi", oltre ai criteri forniti dalla Commissione Europea, si è ritenuto necessario tenere conto di aspetti legati alla conformazione territoriale del nostro Paese e, pertanto, sono stati introdotti i concetti di:

- "**cluster**", soprattutto per i porti marittimi e per i sistemi aeroportuali di conurbazioni estese;

- “ultimo miglio”, per verificare il reale livello di interconnessione tra i sistemi “a rete” e i “sistemi puntuali” (porti, aeroporti e interporti).

### **Aspetti finanziari.**

Il Libro Bianco 2011 richiama opportunamente l'attenzione sul ruolo fondamentale per l'economia del settore dei trasporti, che rappresenta il 5% del PIL europeo e circa 10 milioni di occupati. Con l'obiettivo di ampliare le risorse disponibili per la realizzazione delle infrastrutture e il miglioramento della qualità dei servizi, l'Italia esprime il proprio supporto a favore di iniziative volte a consentire:

- l'utilizzo dei fondi di coesione per il finanziamento dei progetti inclusi nella Comprehensive Network ed, eventualmente, nella Core Network;
- l'emissione di project bonds;
- la modifica del Regolamento TEN-T che destini una percentuale di finanziamento alla copertura della spesa per interessi sui mutui concessi nel settore delle infrastrutture di trasporto;
- l'istituzione di un fondo di rotazione a livello comunitario alimentato attraverso le entrate derivanti da oneri di traffico e pedaggi da utilizzare esclusivamente per il finanziamento di infrastrutture di trasporto;
- una strategia di investimento che sia più attrattiva per il settore privato, e quindi ad un migliore utilizzo del Partenariato Pubblico Privato, a fronte delle scarse risorse pubbliche.

### **Rete stradale**

La revisione della rete TEN-T stradale è stata condotta con riferimento sia alle sezioni di recente realizzazione che a quelle pianificate al 2020-2030. La rete *comprehensive* comprende n. 31 nuovi itinerari stradali ed autostradali:

- tratte trasversali tra le direttrici adriatica e tirrenica (E78 Grosseto - Fano; collegamento al porto di Ancona; itinerario Foligno - Civitanova Marche sulla SS 77; Perugia - Bettolle; Firenze-Siena; corridoio trasversale A1-A14 S. Vittore - Termoli; collegamento Benevento - Caianello; itinerario Salerno - Potenza - Bari; itinerario Agrigento-Caltanissetta e Palermo - Catania);
- collegamenti ai porti (es. Ancona, Livorno, Ravenna, Olbia, Ferrara-Porto Garibaldi; Conegliano - Portogruaro);
- tangenziali urbane (Brebemi, Pedemontana veneta e lombarda, passante di Mestre, tangenziale esterna Milano -TEM, tangenziale di Torino, anello stradale di Roma);
- tratti di completamento per collegamento transfrontaliero (Torino-Ivrea; Opicina - Padriciano - Lacotisce - Rabuiese);
- corridoi prioritari (Variante di Valico A1; Valdastico collegamento tra corridoi I e V);

- collegamento a centri intermodali (Sassuolo);
- completamento dorsale tirrenica a sud (Roma – Cisterna – Valmontone);
- completamento assi interni isole o periplo isole: Sicilia (itinerario Agrigento - Caltanissetta e Palermo - Catania) e Sardegna (SS131 DCN - Olbia - Abbasanta).

Per effetto delle suddette integrazioni, la rete stradale TEN-T nazionale, attualmente costituita da circa 6.800 km, di cui 5.900 esistenti e 900 km pianificati al 2030, raggiungerà un'estensione di 9600 km, di cui 2.000 km di nuovi inserimenti e 800 di rete pianificata al 2030.

### **Rete ferroviaria**

Anche per la proposta di rete ferroviaria, il punto di partenza è stata la ricognizione delle nuove sezioni realizzate tra il 2004 e il 2010, quelle in corso di realizzazione e quelle programmate.

Sono stati inseriti e confermati dal nostro Paese sin dall'inizio i progetti prioritari individuati dalla Decisione 884/2004 (**PP1** Asse ferroviario Berlino – Verona / Milano – Bologna - Napoli – Messina – Palermo; **PP6** Asse ferroviario Lione – Trieste – Divaccia – Lubiana - Budapest - confine ucraino, e **PP24** Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea – Duisburg - Rotterdam/Anversa).

A questi si aggiunge il **PP23** “Corridoio Baltico-Adriatico”, di cui l'Italia chiede l'estensione a sud di Vienna, via Klagenfurt, **Udine, Venezia - Bologna/Trieste - Ravenna.**

Questa estensione è assolutamente coerente con la metodologia europea perché migliora le interconnessioni di due capitali di stati membri (Italia ed Austria); inoltre dà attuazione al corridoio dei due mari (Adriatico – Baltico) attraverso un asse ferroviario diretto verso l'Europa Centro – Orientale che presenta grandi potenzialità nel favorire il trasporto merci via ferrovia da e verso la Russia e la Cina.

Infine, il potenziamento della tratta italiana (la cosiddetta “Pontebbana” da Udine al confine di Tarvisio Boscoverde) è già stato realizzato e non richiede alcun ulteriore sostanziale investimento.

L'estensione del PP23 verrebbe pertanto a coincidere con il tracciato del *freight corridor* n°5, così come individuato dal Regolamento CE 913/2010, dando seguito all'implementazione delle iniziative intraprese e delle decisioni programmatiche già definite nell'ambito della politica europea dei trasporti.

**Possibili rivisitazioni del tracciato relativo al Corridoio 1 Berlino – Palermo sono state oggetto di una serie di precisazioni formali da parte dell'Italia.**

**In particolare, sempre con apposita nota, si è ribadita la importanza del Corridoio 1 (Berlino – Palermo) e la sua funzione di collegamento tra il sistema comunitario ed il bacino del Mediterraneo, precisando che:**

- Palermo rappresenta il nodo più meridionale della rete core nell'intera area del bacino mediterraneo, e assolve quindi al compito di raccordare aree periferiche del continente europeo (criterio di perifericità);
- a livello nazionale, la Sicilia costituisce, insieme alla Sardegna, una delle cinque macro-regioni NUTS (Nomenclatura delle Unità Territoriali per la Statistica Eurostat) e, da sola, conta oltre 5 milioni di abitanti. Il collegamento tra le “grandi isole” e la Core Network deve essere garantito a livello ferroviario e stradale grazie al previsto collegamento fisso sullo Stretto di Messina. Un intervento che garantisce la continuità territoriale a scala nazionale e comunitaria e di cui si dispone già del progetto definitivo. È utile ricordare che tale collegamento stabile contempla sia l'asse stradale che ferroviario.
- il potenziamento dell'itinerario Messina - Palermo è interamente finanziato nell'ambito del Contratto di Programma di RFI ed è in corso di realizzazione (criterio di accessibilità).
- sull'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria sono in corso lavori per oltre 7 miliardi di € e sono di prossimo avvio gli interventi di adeguamento della rete ferroviaria sempre in tale tratto.

**Quindi la conferma della validità e della funzione strategica del Corridoio 1 (Berlino – Palermo) era e rimane per l'Italia un invariante che non può, in alcun modo, non essere presente tra gli assi portanti dell'intero “core network”.**

Si è precisato anche che il collegamento Napoli – Bari era stato indicato come segmento antenna integrato al Corridoio 1 per consentire un possibile collegamento con il Corridoio 8 (Bari – Durazzo – Varna). **Una inclusione che però non può compromettere in alcun modo la essenzialità e la organicità del collegamento Berlino – Palermo.**

La rete “comprehensive ferroviaria” è stata integrata con n. 125 sezioni (da 241 a 366), riferite a sezioni in larga misura già esistenti.

I nuovi inserimenti sono pari a circa 530 km, prevalentemente riferiti alle linee AV/AC, e la rete TEN-T passa pertanto da circa 9.700 km a circa 10.230 km.

Tra le linee programmate, le principali integrazioni, come detto prima, riguardano l'estensione del PP1 tra **Napoli a Bari** e lo sfocco **Catania-Palermo**.

La Napoli-Bari è l'anello mancante tra i due nodi metropolitani e i due core ports di Napoli e Bari e potenzia l'attuale linea in esercizio, già inserita nel National deployment plan italiano e rende possibile l'interconnessione tra il PP1 e Bari - Varna (Corridoio 8).

La linea Catania – Palermo connette i principali nodi urbani, portuali e aeroportuali generatori di traffico in un contesto insulare.

#### **“L’Ultimo miglio”**

Il sottosistema ferroviario europeo punta alla connessione dei principali nodi di ingresso del traffico merci e passeggeri (porti, interporti, aeroporti).

In tale contesto, risulta particolarmente importante verificare la qualità del c.d. “ultimo miglio”, vale a dire l'interconnessione tra i terminali e la rete principale necessaria a garantire l'accessibilità, declinata sia in termini di capacità disponibile che in termini di rapidità di accesso a porti ed aeroporti.

Per alcuni dei terminali presi in esame, “l'ultimo miglio” può essere costituito anche da sezioni ferroviarie abbastanza lunghe. Per il trasporto merci, tali connessioni dovranno essere costituite da tratte ad Alta Capacità o miste. In particolare, la connessione dei nodi portuali dovrà essere garantita con gli assi ferroviari, sia misti, sia quelli aventi funzione di Alta Capacità mentre per quanto concerne gli aeroporti strategici intercontinentali dovrà essere garantita l'interconnessione con linee ad Alta Velocità.

#### **Freight corridors**

Il Regolamento CE 913/2010 pone le basi per un trasporto merci ferroviario competitivo, di fondamentale importanza per il mercato unico del trasporto ferroviario.

I corridoi ferroviari merci, individuati nel suddetto Regolamento, che interessano il nostro Paese sono i seguenti:

- 1) Zeebrugge-Anversa/Rotterdam-Duisburg-[Basilea]-**Milano-Genova** (da realizzarsi entro il 10 novembre 2013);
- 2) Stoccolma – Malmö – Copenaghen – Amburgo – Innsbruck – **Verona - Palermo** (da realizzarsi entro il 10 novembre 2015);
- 3) Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Vienna/Klagenfurt-Udine- Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna/ (**estensione del PP23**)