



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per le infrastrutture, il personale e i servizi generali

Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali
Divisione VI – Reti TEN-T e Corridoi transeuropei

POSIZIONE DELL'ITALIA RISPETTO AL LIBRO VERDE SULLE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO (TEN-T)

Premessa:

La realizzazione delle reti transeuropee di trasporto situate sul territorio italiano costituisce una condizione indispensabile per aumentare i livelli di competitività del Paese e per prevenire fenomeni di marginalizzazione economica.

A queste infrastrutture (Tunnel di base del Brennero, Torino-Lione, Trieste-Divaca, sistema Torino-Milano-Napoli dell'Alta Velocità, principali aeroporti italiani, Ponte sullo stretto di Messina,...) è infatti assegnato il compito di agganciare il Paese all'Europa e di collegare tra di loro le regioni e le aree del territorio nazionale, migliorando l'accessibilità e riducendo il ritardo infrastrutturale accumulato nel corso degli ultimi decenni.

Sul territorio italiano si concentra circa un quarto del fabbisogno finanziario europeo (UE25) necessario al completamento delle reti Ten-T: per le sezioni dei tre principali progetti prioritari (n°1, 6 e 24) situati in Italia, il fabbisogno finanziario è stimato in 60 miliardi di euro. Il progetto prioritario n°10 è invece stato completato nel precedente periodo di programmazione.

L'Italia risulta essere il primo Paese in Europa per l'importo dei finanziamenti ottenuti (circa 1 miliardo di euro assegnati sui 6 miliardi stanziati nel 2007-2013 per progetti stradali e ferroviari): ciò tuttavia pone il problema di assicurare adeguate risorse finanziarie all'interno dei successivi programmi-quadro, posto che i grandi progetti transfrontalieri saranno completati ben oltre il 2013.

Questa tematica, strategica per l'Italia, viene affrontata nel Libro Verde sul futuro della politica delle reti transeuropee di trasporto che la Commissione ha pubblicato nel mese di gennaio rispetto al quale si sottolineano le seguenti necessità:

- Aumentare il budget comunitario Ten-T relativo nel prossimo periodo di programmazione (2014-2020);
- Concentrare le risorse del budget Ten-T sui 30 progetti prioritari attuali;
- Rendere disponibili i finanziamenti comunitari Ten-T per più di un periodo di programmazione;
- Escludere gli investimenti per infrastrutture Ten-T dai parametri di Maastricht;

- Favorire un'azione politica finalizzata ad incrementare le fonti di finanziamento indirette delle Ten-T (Eurovignette, tasse sull'energia,...);
- Emettere obbligazioni europee per il finanziamento delle reti Ten-T (c.d. "Eurobonds");
- Migliorare il coordinamento tra i piani di finanziamento dei vari organismi europei (DG Tren, DG Regio, Bei,...).

Rispetto a queste tematiche, e con riferimento alle proposte avanzate dalla Commissione, questo Ministero desidera formulare i seguenti commenti:

a) Organizzazione della politica delle Ten-T: dare priorità assoluta ai 30 progetti prioritari attuali e mantenere una rete globale

1/ L'esame delle possibili strategie in materia di pianificazione e programmazione dei progetti prioritari europei non può prescindere da un'attenta analisi dei fabbisogni finanziari e degli stati di avanzamento dei 30 progetti prioritari identificati dall'Unione Europea nel 2004.

Secondo i dati della Commissione Europea¹, **il fabbisogno finanziario per la realizzazione di questi progetti prioritari² ammonta, per il periodo 2014-2020, a 120 miliardi di euro.**

L'importo dei **contributi europei** corrispondente a questo fabbisogno risulta essere pari **25 miliardi di euro.**

Si tratta di un importo molto superiore a quello che l'Unione Europea, anche nella migliore delle ipotesi, potrà mettere a disposizione per la realizzazione dei progetti prioritari nel periodo 2014-2020.

Nel periodo 2007-2013, l'importo dei finanziamenti stanziati per l'implementazione delle reti transeuropee di trasporto -comprese le autostrade del Mare ma anche altri interventi a favore dell'implementazione del sistema ERTMS, di Galileo, ITS, ATM,...- è stato pari a 8 miliardi di euro.

Vi è quindi innanzitutto un problema di **capacità dell'Unione Europea di contribuire finanziariamente, nell'ambito del prossimo periodo di programmazione, al completamento dell'attuale piano infrastrutturale.**

D'altra parte, i progetti da completare oltre il 2013 sono quasi esclusivamente progetti ferroviari volti a migliorare l'interoperabilità della rete europea dei trasporti con l'obiettivo finale di rafforzare la coesione e garantire lo sviluppo sostenibile.

Si tratta in particolare di sezioni transfrontaliere strategiche per l'interconnessione delle reti nazionali che sono la base della futura rete prioritaria europea e per le quali un contributo finanziario europeo è fondamentale dal momento che, nel periodo 2014-2020, sono previsti ingenti investimenti per lavori.

¹ Rapporto sull'implementazione delle reti transeuropee di trasporto (maggio 2008)

² Considerando i 22 progetti prioritari ferroviari, stradali e relativi a vie navigabili che non saranno ancora stati completati nel , senza considerare le autostrade del mare.

Finora, una parte importante dei finanziamenti europei è stata utilizzata per studiare come realizzare questi collegamenti e per realizzare lavori preparatori.

Se la volontà della Commissione Europea è quella di rendere più visibile la sua azione sulle reti transeuropee di trasporto, questa azione deve concentrarsi sui lavori relativi ai 30 progetti prioritari identificati nel 2004 che richiederanno importanti investimenti nel periodo 2014-2020.

Prima di decidere di creare una rete prioritaria, e quindi di allargare ulteriormente l'elenco dei progetti prioritari da finanziare, bisogna quindi pensare a dare continuità all'azione intrapresa nel periodo 2007-2013.

Pur ritenendo condivisibile l'obiettivo della Commissione Europea di creare, a lungo termine, una rete prioritaria dei trasporti che permetta di incorporare più sistematicamente nelle programmazioni i nodi, i porti e gli aeroporti –che rappresentano i punti principali di interconnessione intermodale ed i punti di ingresso della rete- l'Italia ritiene indispensabile concentrare gli sforzi finanziari, nel prossimo periodo di programmazione, **sui 30 progetti prioritari identificati dalla decisione europea n°884/2004/CE.**

Per quanto riguarda la rete globale delle Ten-T, l'Italia condivide il parere sulla necessità di **conservare una rete transeuropea globale** che rappresenti una base per l'attuazione della legislazione comunitaria, per la selezione di progetti da finanziare con i fondi strutturali nonché per l'implementazione degli standard di interoperabilità, sicurezza ed efficienza dei trasporti.

A questo proposito, l'Italia punta a dare piena attuazione alla normativa comunitaria in materia di sicurezza nelle gallerie stradali.

2/ L'Italia ritiene utile integrare i vari aspetti della politica dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto ma considera che il "pilastro teorico" proposto dalla Commissione Europea non rappresenta uno strumento adatto per realizzare tale integrazione.

Tale strumento manca infatti di chiarezza e di concretezza e non permette di valutare a posteriori se gli obiettivi della politica dei trasporti sono stati raggiunti.

CONCLUSIONI

In conclusione, l'Italia propone di affermare la volontà di creare, a lungo termine, una rete prioritaria transeuropea e di mantenere, per il prossimo periodo di programmazione, la struttura attuale (OPZIONE 1) a due livelli comprendente:

- una rete trans europea globale,

- ed un elenco di **progetti prioritari identico a quello approvato dall'Unione Europea nel 2004.** Tale elenco potrebbe eventualmente essere integrato con uno o due progetti, non inseriti nel 2004, considerati assolutamente fondamentali per potere implementare, in futuro, una rete prioritaria transeuropea.

b) Aumentare le risorse e l'efficienza del budget Ten-T

In linea con quanto indicato in precedenza, si formulano le seguenti proposte:

3/ Concentrare le risorse del budget Ten-T sui progetti prioritari e le sezioni strategiche per garantire un effetto leva dei contributi europei.

4/ Concentrare le risorse sui lavori e non sugli studi.

5/ Controllare regolarmente l'avanzamento del cronoprogramma degli studi e dei lavori in modo da gestire i contributi in modo flessibile e di prevedere in particolare la possibilità di premiare i progetti più virtuosi, che anticipano i tempi di realizzazione, aumentando i contributi assegnati.

c) Coordinamento e pianificazione

6/ Con riferimento al ruolo dei coordinatori europei, l'Italia ritiene utile insistere sulla necessità di nominare coordinatori europei su interi progetti prioritari che, analogamente a quanto realizzato dal Coordinatore Van Miert sul PP1 1 e da Laurens Jan Brinkhorst sul PP6, possano svolgere un ruolo, anche politico, di promozione del progetto e di coordinamento delle programmazioni nazionali.

7/ L'Italia ha promosso la costituzione di Commissioni Intergovernative (CIG) (con Francia, Austria e Slovenia) nonché di soggetti giuridici comuni per le sezioni transfrontaliere per garantire continuità e stabilità ai processi decisionali e attuativi, lungo tutto il periodo di realizzazione delle opere.