

Progetto di Corridoio I Berlino Palermo

Motivazioni del progetto

Il Corridoio n° I Berlino Palermo costituisce un progetto prioritario delle Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T) considerate di rilevante importanza dalla Commissione europea per lo sviluppo del mercato interno e la coesione del territorio.

La base giuridica per le Reti TEN-T è contenuta nel Trattato di Maastricht del 1994 in cui si è stabilito l'impegno della Commissione europea a dare sostegno ai grandi progetti prioritari d'interesse comunitario.

Il Corridoio n° I è stato inizialmente dichiarato prioritario nel Rapporto del Gruppo Christophersen del 1994 e successivamente indicato come tale dal Consiglio europeo di Essen e confermato dal Consiglio europeo di Cardiff del 1998. Inoltre, è stato dichiarato prioritario nel rapporto del Gruppo Van Miert (incaricato della revisione delle Linee Guida delle Reti TEN-T e dell'aggiornamento dei progetti prioritari Annex II Decisione UE 1692/96) presentato alla Commissione nel giugno 2003.

Tale Rapporto, durante il semestre di presidenza italiana della Unione Europea, è stato recepito dalla Commissione a seguito di accordo politico nell'ambito del Consiglio dei Ministri dei Trasporti UE finalizzato a definire le nuove linee guida per le Reti TEN-T approvate con Codicecisione del Parlamento e del Consiglio il 21 aprile 2004 n°884/2004.

Con tale accordo, sono stati individuati i 30 progetti prioritari, tra i quali è stato confermato come progetto prioritario l'asse ferroviario Berlino –Palermo già indicato nei 14 progetti prioritari nel vertice dei Ministri UE di Essen del 1994 già menzionati.

I 30 progetti prioritari costituiscono un vero e proprio Master Plan europeo recependo la proposta italiana formulata dal Ministro Lunardi in occasione del Consiglio dei Ministri del luglio 2001 in cui propose per l'appunto di procedere all'elaborazione di un Master Plan delle infrastrutture nella prospettiva di un'Europa allargata.

La strategia innovativa proposta dall'Italia nel Gruppo Van Miert ed in seguito a partire dal 2 ottobre del 2003 sviluppata nel Gruppo trasporti del Consiglio Europeo ai fini della "revisione delle TEN-T", si è orientata verso un duplice obiettivo:

- inserire il corridoio Berlino –Palermo tra i 30 progetti prioritari indicati in annex II della Decisione 884/2004 per lo sviluppo delle Reti TEN-T;
- estendere il progetto prioritario dell'asse ferroviario Berlino- Monaco-Verona (così definito nel vertice di Essen) verso Napoli fino a Palermo attraverso il progetto del Ponte di Messina integrando quindi la Regione Sicilia e le Regioni del Mezzogiorno nelle Reti TEN-T.

L'azione politica italiana svolta a livello comunitario è stata confermata dal Governo tramite il documento di programmazione economica DPEF che ha recepito nel PIS 2004, Programma Infrastrutture Strategiche finalizzate al rilancio dell'economia nazionale in una prospettiva comunitaria, il Corridoio Berlino-Palermo.

Descrizione del Corridoio Berlino-Palermo

Il Corridoio plurimodale ferroviario ed autostradale interessa tre Stati, la Germania (Berlino-Monaco-Confini Austria circa 950 Km) l'Austria (confini Germania-Innsbruck-inbocca tunnel Brennero 130 Km) tunnel di base Brennero 57 km, in Italia (Brennero-Verona 200 Km, Verona-Napoli 628 Km, Napoli-Reggio Calabria-Palermo compreso il ponte di Messina 660 Km).

Nel complesso si tratta di un Corridoio Nord-Sud di oltre 2500 Km nel quale si concentra gran parte del traffico merci e passeggeri nazionale e di interscambio commerciale con l'Europa comunitaria.

I recenti dati forniti dall'ICE confermano che nell'Europa a 25 la Germania è il primo partner commerciale dell'Italia.

In termini di interscambio commerciale (import-export) le quantità merceologiche scambiate tra Italia e Germania nel 2004 sono state pari a 40 milioni circa di tonnellate (a fronte di 37,8 nel 2003). In valore i dati del bilancio commerciale sono più interessanti: si passa da 70 miliardi di euro del 1995 a circa 89 miliardi del 2004. Il relativo saldo è passato da + 3,8 miliardi in nostro favore del 1995 a -12,5 miliardi in favore della Germania nel 2004.

Sotto il profilo trasportistico, l'interscambio commerciale delle merci si concentra sull'asse del Brennero con flusso di traffico di circa il 70% dell'intero traffico di import-export tra Italia e Germania.

La rete ferroviaria assorbe il 25% del traffico ossia circa 11 milioni di tonnellate, mentre quella stradale circa 29 milioni.

In termini di traffico sul Corridoio del Brennero in valori medi mensili si rileva che:

- il traffico stradale risulta pari a 160.000 Tir/mese
- il traffico ferroviario circa 2000 treni/mese

Ciò evidenzia il forte squilibrio del traffico e il relativo impatto ambientale del trasporto merci su strada attraverso le Alpi.

Per superare tale squilibrio sono state avviate importanti azioni di potenziamento dei servizi di trasporto ferroviario combinato e delle relative infrastrutture in modo da rendere competitivo la ferrovia rispetto al tutto strada. In questa prospettiva i risultati ottenuti dalle reti dei tre paesi e delle compagnie private è stato determinante in termini di rispetto degli orari e qualità di servizi.

Gli accordi comunitari tra Germania Austria e Italia

Sembra opportuno sottolineare che Italia, Austria e Germania hanno collaborato da tempo sia in sede comunitaria che attraverso accordi trilaterali di cui l'ultimo è la Dichiarazione di Berlino che risale al 5 luglio 2002 e nel cui ambito si è deciso di istituire il Gruppo di Lavoro Infrastrutture per il Tunnel del Brennero ed il Gruppo di Lavoro per lo sviluppo del trasporto merci combinato sull'asse del Brennero. I seguiti di tale iniziativa si sono concretizzati con la Dichiarazione congiunta dei Ministri dei Trasporti di Italia ed Austria il 28 novembre 2002 e la definizione del piano di Azione del Brennero 2005 per il miglioramento dei servizi del trasporto combinato.

I primi accordi tra i tre governi avvenuti negli anni 90 sono stati tutti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie sulla direttrice storica Monaco-Verona (425 Km) ed in particolare alla realizzazione del nuovo tunnel di base del Brennero. Con il Trattato di Maastricht del 1994 si sono

create le basi giuridiche per assicurare un adeguato sostegno finanziario ai progetti prioritari, tra cui il corridoio del Brennero, appartenenti alle Reti TEN-T

Occorre sottolineare come già a partire dal 1986 per iniziativa di Germania Austria ed Italia sulla Verona Brennero la Commissione aveva cominciato ad erogare i primi contributi per realizzare 5 varianti di tracciato in galleria sull'attuale linea a doppio binario Verona-Brennero ed a finanziare il primo studio di fattibilità del tunnel di base del Brennero.

Gli interventi comunitari di maggiore rilevanza sono stati avviati con il Programma Multiennale Indicativo (MIP) 2001/2006 che ha destinato 322 milioni di euro per il tratto di corridoio ferroviario Berlino-Monaco-Verona.

Gli interventi programmati sul Corridoio I (gli investimenti nazionali)

La Commissione europea nell'ambito delle azioni di monitoraggio finalizzate a verificare lo stato di attuazione dei progetti di reti TEN-T ha rilevato sul Corridoio I l'ammontare dei costi d'investimento e le date di inizio e termine dei lavori stimati sulla base della Decisione UE 884/2004 per lo sviluppo delle Reti TEN-T.

Sulla base di tale indagine sono evidenti i costi d'investimento che dovranno essere sostenuti dagli Stati Membri per realizzare il Corridoio Ferroviario, considerato prioritario ai fini del riequilibrio della domanda di traffico stradale e ferroviario.

C'è da osservare che la rete autostradale nei 3 paesi è fortemente sviluppata e come si è detto assorbe l'80% del traffico. In Italia, l'unico collo di bottiglia esistente è rappresentato dalla Salerno-Reggio Calabria che attualmente è nella fase di potenziamento e ristrutturazione con importanti varianti di tracciato e terze corsie. L'ulteriore discontinuità è rappresentata dall'attraversamento dello Stretto di Messina per la cui realizzazione è in atto una gara per l'affidamento della concessione secondo la legislazione comunitaria.

Progetto prioritario n. 1 – ripartizione costi per tratte di linea

Tunnel del Brennero: inizio lavori 2004 – fine lavori 2015 – costi 4.500,0 Meuro;

Linea Brennero – Verona Bologna: inizio lavori 1992 – fine lavori 2015 – costi 3.392,0 Meuro;

Linea Milano – Bologna – Napoli: inizio lavori 1995 – fine lavori 2015 – costi 19.945,0 Meuro;

Linea Napoli Palermo: inizio lavori 1995 – fine lavori 2015 – costi 7.091,0 Meuro;

Ponte di Messina: inizio lavori 2005 – fine lavori 2015 – costi 6.999,0 Meuro.

Costi totali corridoio 1: 41.027,0 Meuro;

Costi nel triennio 2006 – 2008: 1.323,0 Meuro;

Costi a carico fondo PICO: 1.023,0 Meuro.

I contributi finanziari dell'Unione europea per realizzare il Corridoio ferroviario sono stati pari a circa € 277 milioni sulla direttrice Brennero-Verona-Napoli che rappresentano circa il 10% degli

investimenti in atto su tale direttrice ed hanno consentito di attivare un investimento di circa 3 miliardi. A ciò si aggiungono i costi d'investimenti sul tunnel del Brennero stimati in 4,5 miliardi ed il Ponte sullo Stretto per 4,49 miliardi.

A tale investimenti si deve aggiungere la nuova linea ad alta velocità Milano-Bologna che fa parte del Corridoio I in quanto collega il nodo di Milano ed il relativo Corridoio V con quello n° I.

Nelle nuove prospettive finanziarie del nuovo bilancio comunitario 2007-2013 il Corridoio I rappresenta una direttrice prioritaria che potrebbe essere finanziata fino al 50% dei costi d'investimento per quanto attiene al tunnel di base del Brennero. Il negoziato a livello comunitario sulla strategia di Lisbona sarà portato avanti nel semestre di presidenza britannico che sembra volere concentrare le risorse su tale Strategia e quindi sulle reti TEN-T

Prospettive finanziarie

La Commissione europea ha già fornito risorse economiche su tale corridoio, ed in particolare ha finanziato lo studio di fattibilità del tunnel del Brennero ed interventi di potenziamento sull'attuale linea Brennero – Verona – Bologna. Inoltre ha finanziato interventi sulla linea alta velocità Bologna – Firenze e Roma – Napoli con fondi delle reti TEN-T. Infine, con fondi strutturali (FESR) la Commissione ha finanziato tratte di linea nelle Regioni dell'Obiettivo 1 (Campania, Calabria e Sicilia) quali, ad esempio la linea a monte del Vesuvio, la tratta campana della linea alta velocità Roma – Napoli e la Messina – Palermo.

Complessivamente i fabbisogni finanziari per realizzare i 30 progetti prioritari del Master Plan TEN-T sono stati stimati in circa 225 miliardi di euro all'orizzonte 2020, mentre nel periodo di bilancio 2007-2013 occorreranno circa 140 miliardi di euro per realizzare i 30 progetti.

La massa critica dei finanziamenti comunitari necessari a coprire almeno il 20% dei costi d'investimento in 7 anni è di circa 20 miliardi di euro e cioè circa 4 miliardi l'anno rispetto ai 2,9 previsti nel regolamento TEN-T in corso di definizione (20,350 miliardi di euro). Poiché i bilanci nazionali degli stati membri sono soggetti a restrizione proprio per i finanziamenti destinati alle infrastrutture, in parte dovute al rispetto del Patto di stabilità e di crescita, sembra opportuno individuare nuove fonti di finanziamento sia ricorrendo al capitale privato (project financing) sia utilizzando il sistema del cross financing e cioè la tariffazione d'uso delle infrastrutture stradali sugli itinerari paralleli al Corridoio.

Si auspica, pertanto, che il piano PICO possa contribuire ad accelerare le realizzazioni delle opere del corridoio I e, quindi, il Coordinatore europeo in accordo con i Paesi interessati (Austria, Italia e Germania) proceda nella fase di attuazione per identificare di tutti gli strumenti finanziari necessari alla realizzazione del Corridoio ed in particolare al tunnel di base del Brennero che rappresenta l'infrastruttura strategica per assicurare la fluidità del traffico e la piena accessibilità del territorio dei Paesi interessati.

Asse Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Lubiana - Budapest verso Kiev (CORRIDOIO V).**Localizzazione:****Regioni:**

Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia

Descrizione:

Tale asse tende ad integrare il Corridoio paneuropeo V con l'asse padano e le linee ad alta velocità verso la Francia, la Spagna e il Portogallo (si parla di un nuovo Corridoio che da Lisbona passando per Madrid, Barcellona, Marsiglia, Lione, Torino, si proietta lungo la direttrice padana e l'Est europeo). La tratta italiana dell'asse ferroviario è costituita dal Progetto PP6 (Lione-Torino-Budapest) che si integra sullo stesso corridoi con altri due progetti cross-border (asse Lisbona-Madrid; asse Lisbona-Montpellier). Il Progetto Lione-Torino, nella tratta internazionale collega le Reti ad alta velocità italiana-francese-spagnola, in modo da realizzare un grande corridoi mediterraneo Est-Ovest. L'obiettivo è quello di riequilibrare la domanda attualmente concentrata sulle autostrade ed in particolare nel tratto con il confine francese sui valichi del Monte Bianco, del Frejus e di Ventimiglia. Il traffico è attualmente in 24 milioni di tonnellate su strada e circa 8 su ferrovia..

Costo complessivo:

29.669,0 Meuro

Enti coinvolti.

Gruppo Ferrovie dello Stato

Data fine lavori:

Come si è detto l'accordo tra i Governi, siglato il 5 maggio 2004, definisce le condizioni finanziarie e l'estensione della tratta internazionale Montmellian-Bruzzolo e le caratteristiche del Tunnel a doppia canna, avviando così la realizzazione dell'opera, i cui lavori inizieranno nel 2006 e si concluderanno nel 2017

Le Autostrade del Mare (PP21)

Localizzazione:

Regioni:

Descrizione:

1) Corridoi marittimi, formate dai due rami occidentale ed orientale, che per l'Italia significano l'integrazione delle due direttrici tirrenica ed adriatico-ionica nei grandi flussi di traffico marittimo interni al Mediterraneo e provenienti dall'oltre Suez. Costituiscono un progetto strategico non solo per l'Italia ma per l'intera Europa in quanto si possono identificare in un grande progetto di valenza ambientale che dovrà trasferire rilevanti quote di traffico dalla strada ai sistemi maggiormente eco-compatibili quale ad esempio il trasporto marittimo. A livello nazionale sono state individuate le seguenti azioni per promuovere il progetto: 1) sostegno alle imprese amatoriali e dello short sea shipping (Legge 166/2002 e Legge 413/1998); 2) incentivo all'autotrasporto per il trasferimento di traffico dal tutto strada al combinato strada-mare il cd. "ecobonus" (Legge 265/2002); 3) potenziamento degli impianti e piattaforme logistiche portuali (Legge Obiettivo); 4) istituzione della società Rete Autostrade Mediterranee S.p.a. (RAM) finalizzata a promuovere e coordinare le azioni a livello europeo ai fini di definire il Master Plan Mediterraneo delle Autostrade del mare. Le Autostrade del Mare consentiranno di considerare i servizi marittimi come prosecuzione delle reti TEN e, per la direttrice adriatica, dei corridoi paneuropei (Corridoi V e VIII).

2) Autostrade del mare - Logistica per il Mezzogiorno - Le Autostrade del Mare rappresentano un'occasione unica per dotare il Mezzogiorno di un sistema di trasporto coerente e coeso nel contesto mediterraneo.

Favorendo lo sviluppo delle relazioni commerciali, turistiche e culturali nella prospettiva di estendere il processo di allargamento dell'Europa ai paesi del bacino del mediterraneo. Parallelamente, la presenza nel Mezzogiorno dei tre più importanti Hub di Transshipment italiani crea un'occasione unica di integrazione unica tra le due reti di trasporti marittimo (Container e Ro-Ro).

Da tale integrazione, può già configurarsi un primo gruppo di Cluster portuali: Campania (Napoli, Salerno), Calabria (Gioia Tauro, Crotone/Corigliano), Puglia (Bari, Brindisi, Taranto), Sardegna (Cagliari, Olbia, Porto Torres), Sicilia (Palermo-Termini Imprese-Trapani, Catania-Augusta-Pozzallo)

Tali Cluster portuali individuano altrettante potenziali Piattaforme Logistiche-Interportuali Regionali (Rete di nuovi Interporti) capaci di scambiare i flussi delle merci in modo efficiente e competitivo tra le differenti modalità di trasporto (Strada, Ferrovia e Mare).

Il progetto delle piattaforme logistiche, dedicate al Mezzogiorno, infatti potrà costituire l'elemento di cerniera per collegare le aree di produzione (zone agricole e distretti industriali) con le aree di consumo, costruendo così catene logistiche integrate ad elevato valore aggiunto.

Costo complessivo:

5.972,22 Meuro

Enti coinvolti:

Data fine lavori:

Allegato

Proposta di scheda di progetto

(riempire solo le parti di interesse; massimo cinque cartelle):

Motorways of the Sea (MOS-TEN-T)

Motivazioni del progetto

Esigenze da cui scaturisce la proposta di progetto

Il piano d'azione della Commissione europea, indicato dalla Strategia di Lisbona, tende a sviluppare una nuova politica che consenta una maggiore competitività del territorio ed in questo scenario non soltanto il Mezzogiorno, ma l'intero Paese con le sue aree forti e deboli, deve sviluppare un'azione coerente a tali obiettivi al fine di realizzare una strategia complessiva di sviluppo con strumenti differenziati per consentire all'interno del Paese un riequilibrio tra aree forti e aree deboli.

A livello nazionale vi è un duplice problema: da un lato la necessità di migliorare la competitività del tessuto industriale e produttivo esistente; dall'altro, di estendere la base produttiva individuando nuove aree di espansione collegate al territorio ed alle infrastrutture di trasporto.

In tutti e due i casi l'intervento nei trasporti può risultare determinante ai fini della competitività del territorio se visto in termini non soltanto di infrastrutture, ma anche di servizi e logistica di impresa.

Si tratta di considerare un processo di sviluppo delle reti infrastrutturali tenendo conto di un nuovo fattore di valutazione rappresentato dai servizi di logistica integrata.

Il nuovo concetto di catene logistiche integrate è stato sottolineato nel programma Marco Polo, che la Commissione europea ha lanciato nel 2003 con una dotazione di 100 milioni di Euro.

Con tale programma la Commissione per la prima volta concede contributi alle imprese di trasporto ferroviario e marittimo che presentano progetti finalizzati al trasferimento del traffico merci dalla strada ai servizi ferroviari e marittimi attivando catene di offerta logistica integrata plurimodale.

Il programma Marco Polo rappresenta una grande opportunità per il nostro produttivo che potrà beneficiare di servizi marittimi Ro-ro e Ro-Pax, cioè di linee di traghetto per il trasporto di merci e passeggeri ed in particolare dei veicoli pesanti (Ro-ro) e dei veicoli leggeri (Ro-Pax). Tale programma è finalizzato al trasporto delle unità di carico (semirimorchi; casse mobili e container) sulle rotte mediterranee interessanti i porti dei Paesi comunitari (Italia, Grecia, Spagna, Francia, Slovenia, Malta, Cipro).

Il progetto EUROSTAR, finanziato nell'ambito del programma Marco Polo, costituisce una prima fase operativa delle Autostrade del Mare. Infatti è finalizzato a sviluppare servizi tra i porti italiani – Napoli, Salerno – con i porti spagnoli di Valencia e Barcellona, e tra i porti del Mezzogiorno di Napoli-Salerno e Palermo e con la Tunisia (Rades-Sfax).

Attualmente, la Commissione europea ha avviato, a partire dal novembre 2004, il grande progetto per la cosiddetta Wider Europe che consiste nella proiezione delle reti TEN-T verso il Mediterraneo ed il Mar Nero sviluppando le Autostrade del Mare ed i corridoi marittimi verso il Mediterraneo Occidentale ed i Paesi del Magreb (Marocco, Algeria, Libia, Tunisia ed Egitto) e verso il Mediterraneo Orientale ed il Mare Nero (Turchia, Siria, Israele, Palestina, Libano).

Il progetto per la Wider Europe è finalizzato a bilanciare l'espansione dell'Europa verso il Nord e l'Est del continente aprendo ai nuovi Paesi del bacino mediterraneo i mercati dell'Europa comunitaria ed in prospettiva spostando il baricentro economico verso i Paesi dell'area mediterranea.

In questa nuova prospettiva devono essere viste le reti transeuropee: non soltanto come un sistema di infrastrutture terrestri (stradali e ferroviarie), ma come un sistema multimodale integrato nelle componenti marittime e terrestri.

In tale ambito le piattaforme logistiche, opportunamente potenziate nelle strutture portuali, costituiranno l'elemento di cerniera per collegare i corridoi marittimi ed i servizi di short sea shipping con i corridoi prioritari terrestri, stradali e ferroviari, costruendo così catene logistiche integrate ad elevato valore aggiunto che mettano in comunicazione aree di produzione (zone agricole e distretti industriali) con le aree di consumo.

Pertanto al fine di valorizzare il nostro sistema portuale nazionale occorre realizzare il progetto delle Autostrade del Mare.

Infatti, nelle nuove linee guida per lo sviluppo delle reti transeuropee, individuate con la Decisione UE 884 del 2004, le Autostrade del Mare vengono considerate come una vera e propria infrastruttura in grado di connettere tra loro vaste aree del territorio e Paesi diversi attraverso una rete di servizi stabili ad elevato valore aggiunto ed in grado di trasferire al settore marittimo elevate quote di mercato di traffico stradale, migliorando così l'impatto ambientale e realizzando una nuova rete di collegamenti tra le piattaforme logistiche portuali affacciate sul Mediterraneo.

Le Regioni del Mezzogiorno, per effetto della nuova centralità del Mediterraneo, che si è venuta a manifestare a partire dal 1996, sono attualmente interessate da nuove correnti di traffico che hanno determinato forti incrementi nella portualità regionale e nazionale. In particolare, l'incremento del traffico nazionale delle merci, in soli sette anni, è stato pari ad oltre il 20%, passando da 356 milioni di tonnellate del 1996 a 454 nel 2003). Nel traffico container il

sistema portuale italiano è passato da una movimentazione di 3,8 milioni a circa 9 milioni con un incremento del 134%.

Al traffico container si deve aggiungere quello generato dalle Autostrade del Mare e dallo short sea shipping, che, a livello nazionale e mediterraneo, può essere stimato dello stesso ordine di grandezza di quello dei container e cioè circa venti milioni di tonnellate annue (pari ad un milione di veicoli traghetti).

Tale analisi è stata sviluppata nel recente rapporto del CNEL sulle condizioni dei porti italiani.

Nel Mediterraneo si vengono attualmente a sovrapporre due reti di servizi marittimi:

- la prima, collegata al cosiddetto traffico transoceanico proveniente dal Far East (Cina, Estremo Oriente, oltre Suez) che utilizza i porti italiani di transhipment (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) e che si ridistribuisce in trenta porti europei e sui grandi hub nazionali;
- la seconda, costituita dal traffico interno al Mediterraneo delle cosiddette navi miste Ro-ro/contenitori che costituiscono i servizi tipici delle cosiddette Autostrade del Mare. Queste ultime, caratterizzate da un elevato tasso di sviluppo.

Lo sviluppo delle Autostrade del Mare potrà essere ulteriormente accelerato da due fattori importanti:

- lo sviluppo della tecnologia delle navi, che ha determinato un incremento della velocità commerciale (fino ed oltre trenta nodi) e della capacità di trasporto;
- l'ottimizzazione delle catene logistiche che potranno migliorare l'efficienza del sistema portuale attraverso le piattaforme logistiche da realizzare nell'ambito del bacino mediterraneo.

Inoltre, il nuovo regolamento di assistenza finanziaria per le reti TEN-T, a carico del bilancio UE 2007-2013 concentrerà le risorse tra i trenta progetti prioritari, di cui il progetto numero 21 Autostrade del Mare è finalizzato a realizzare le infrastrutture portuali e le piattaforme logistiche per sviluppare i servizi marittimi ro-ro.

Come parte del Progetto 21 nel Mediterraneo sono stati definiti i due seguenti corridoi marittimi:

- autostrada del mare dell'Europa del Sud-Est (collega il Mare Adriatico con lo Ionio e con il Mediterraneo Orientale incluso Cipro) (entro il 2010)
- autostrada del mare dell'Europa del Sud-Ovest (connette, nel Mediterraneo Occidentale, Spagna, Francia, Italia, Malta e si collega con le Autostrade del Mare dell'Europa Sud-Orientale e con il Mar Nero) (entro il 2010)

Stato dell'arte

Descrizione dello stato dell'arte nazionale sui temi affrontati nel progetto

La Società RAM è stata costituita per impulso del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel marzo 2004 ed è finalizzata a promuovere tutte le azioni di coordinamento tra gli operatori del settore e di sostegno finanziario per lo sviluppo dei servizi marittimi nel bacino mediterraneo mediante forme di partenariato pubblico-privato.

Le Autostrade del Mare comprendono sia i servizi di Short Sea Shipping (SSS), sia i servizi misti merci e passeggeri sulle medie/lunghe distanze, sia i servizi feeder collegati al traffico dei container interni al Mediterraneo o provenienti dai Paesi del Far East e dell'area Atlantica.

La selezione delle piattaforme logistiche e portuali

Al fine di definire i cluster portuali si deve tener conto dei seguenti criteri:

- il primo è quello di appartenenza dei porti alla rete portuale d'interesse comunitario valutando sia il traffico internazionale sia l'interconnessione dei terminali Ro-Ro con i progetti prioritari TEN-T;*
- il secondo criterio risponde alle esigenze di servire aree agroalimentari e distretti industriali ben collegati alle infrastrutture portuali;*
- il terzo criterio, di valenza economica ed ambientale, consiste nel concentrare il traffico sulle piattaforme logistiche multi-portuali costituite da famiglie di porti che presentano una buona capacità di interconnessione tra loro e con i terminali interportuali ed elevata convenienza economica ai fini della produzione di servizi logistici ed intermodali (marittimi, stradali e ferroviari).*

Le reti di servizi

L'attuale struttura dei servizi Ro-Ro tra i paesi mediterranei dell'Unione (Francia, Italia, Spagna, Slovenia, Malta, Cipro e Portogallo) ammonta a circa 100 linee. A queste si aggiungono altre 20 linee circa della Turchia ed altrettante verso i Paesi del Maghreb.

I flussi di traffico merci in arrivo e partenza nei porti mediterranei relativi agli attuali servizi Ro-Ro equivalgono, in quantità al traffico containerizzato stimato in circa 40 milioni di tonnellate annue per i soli porti italiani.

Nello scenario mediterraneo, come risulta dal recente rapporto CNEL già citato, un ruolo prevalente è stato svolto dalla portualità italiana che secondo i recenti dati del 2004 calcolati in unità equivalenti al container da 20' mostra come

questo traffico risulti pari a TEU 5.7 milioni superiore al traffico container degli stessi porti che sono pari a 4.7 milioni (escluso il transhipment).

Con riferimento ai servizi Ro-Ro, essi sono localizzati nei porti del Centro-Nord del Mare Tirreno e del Mare Adriatico; nei porti del Sud i servizi di short sea shipping e cabotaggio sono concentrati sulle rotte di traffico tra Sicilia, Sardegna e continente. Nelle regioni meridionali i servizi sono incentrati sui sistemi portuali di Napoli-Salerno; Palermo-Trapani, Catania-Augusta e Bari-Brindisi-Taranto, che dovranno essere integrati nei corridoi mediterranei.

Con riferimento al traffico Container, nella portualità del Mezzogiorno si concentra il traffico container di transhipment proveniente dall'Oltre Suez, che movimentata, attraverso i porti di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto, oltre il 50% del traffico container nazionale, svolgendo quindi un ruolo di primaria importanza come polarità di distribuzione del traffico feeder.

Le previsioni di traffico correlate allo sviluppo dei servizi di Autostrade del Mare mettono in rilievo l'importanza che tali traffici rivestiranno per l'intera economia mediterranea, ma soprattutto per il Mezzogiorno. Ciò è confermato dall'incremento di capacità di trasporto offerta dalle Autostrade del Mare che soltanto per i vettori italiani è cresciuta del 103% nel periodo 199-2004.

Le Autostrade del Mare rispondono all'esigenza di trasferire lungo le direttrici costiere mediterranee il traffico stradale che secondo le recenti proiezioni dell'UE, nell' UE-15 aumenterà di più del 60% entro il 2013, e più del 100% per i nuovi 10 membri entro il 2020. In assenza di efficaci contromisure i risultati sono ben noti:

- *congestione, e ritardi nella catena di rifornimento. Il costo è stato valutato in 12 miliardi di Euro in un anno per la sola Italia, come conseguenza di inefficienze nella catena di produzione;*
- *incidenti. Il bilancio è drammatico sia in termini di perdita di vite umane, sia in termini di infermità permanente. Anche l'impatto economico è molto alto (30 miliardi di Euro in un anno per la sola Italia);*
- *degrado ambientale e maggiori consumi energetici. Il combustibile fossile genera CO₂, con il ben noto impatto negativo, globale e locale, sull'ambiente. Il recente aumento del prezzo del petrolio incide in misura ancora maggiore sulla bilancia dei pagamenti di tutti i paesi dell'UE, che sono importatori di petrolio;*
- *perdita di competitività. È una conseguenza degli effetti precedentemente menzionati.*

Descrizione dello stato dell'arte internazionale sui temi affrontati nel progetto

Il Master Plan delle Autostrade del Mare proposto dall'Italia in ambito comunitario si basa sulle seguenti opzioni:

- *Il Mediterraneo è geograficamente un singolo bacino, ed i servizi sono integrati:*
- *Una divisione della regione est dalla regione ovest non incoraggia collegamenti trasversali fra i paesi appartenenti alle differenti regioni.*

Ciò è confermato dal fatto che alcuni paesi (ad esempio Malta e Italia) sono comuni ad entrambe le regioni e, quindi, estensioni future a Paesi terzi, quali i Paesi Mediterranei Nord Africani, potrebbero rendere difficile e controversa la suddivisione della costa del Nord Africa.

La proposta del Master Plan di fondere le due regioni Mediterranee per le Autostrade del Mare è stata presentata dalla Società RAM (Rete Autostrade del Mare) alla Commissaria Europea per l'Energia e i Trasporti ed ai servizi Comunitari ed è stata favorevolmente accolta.

Inoltre, nel quadro del rilancio delle iniziative forum EUROMED di Barcellona, si considera utile definire un Masterplan per l'intera area Mediterranea in quanto presenterebbe il vantaggio di sviluppare concreti progetti di partenariato in un'area complessa come quella Mediterranea, migliorando le relazioni commerciali ed economiche tra i paesi del Bacino.

L'attuale gruppo di lavoro ad alto livello Wider Europe include i Paesi Mediterranei compresi nell'EU25 (Spagna, Francia, Italia, Malta, Slovenia, Grecia e Cipro, con l'aggiunta di un paese atlantico, il Portogallo, strettamente legato all'area Mediterranea sia commercialmente che culturalmente) inclusi i Paesi della sponda Sud (i Paesi terzi del Maghreb – Tunisia, Marocco, Algeria e Egitto), del Medio Oriente (Siria, Libano e Turchia) e se consideriamo l'estensione al bacino del Mar Nero anche l'Ucraina, la Georgia, e dai Paesi Caucasiche dell'area TRACECA.

Obiettivi e risultati attesi

Obiettivi generali e specifici del progetto

L'inserimento del Sistema Italia nei corridoi marittimi e dei cluster portuali in coerenza con lo sviluppo delle reti TEN-T verso il bacino del mediterraneo, costituisce un fattore vitale per lo sviluppo dell'economia del Sud.

In questa prospettiva la Commissione Europea sta definendo le linee guida del Master plan avviando le seguenti azioni:

- individuazione delle piattaforme portuali
- definizione dei corridoi marittimi
- implementazione di nuove linee

- definizione degli investimenti in infrastrutture e impianti portuali
- individuazione delle fonti di finanziamento nazionali. Comunitarie ed internazionali (favorendo le Partnership pubblico-privato)
- sviluppo ed utilizzazione di tecnologie informatiche e satellitari (GALILEO)

Le Autostrade del Mare rappresentano un'occasione unica per dotare l'Italia di un sistema di trasporto coerente e coeso nel contesto mediterraneo. Favorendo lo sviluppo delle relazioni commerciali, turistiche e culturali nella prospettiva di estendere il processo di allargamento dell'Europa ai paesi del bacino del mediterraneo. Parallelamente, la presenza nel Mezzogiorno dei tre più importanti Hub di Transshipment italiani crea un'occasione unica di integrazione unica tra le due reti di trasporti marittimo (Container e Ro-Ro).

Da tale integrazione, può già configurarsi un primo gruppo di Cluster portuali: Campania (Napoli, Salerno), Calabria (Gioia Tauro, Crotone/Corigliano), Puglia (Bari, Brindisi, Taranto), Sardegna (Cagliari, Olbia, Porto Torres), Sicilia (Palermo-Termini Imprese-Trapani, Catania-Augusta-Pozzallo)

Descrizione di eventuali progetti già finanziati di cui il progetto costituisce una possibile evoluzione (Vedere Allegato 1).

Tempi

tempi di realizzazione (in mesi solari)

Il programma sopradescritto sarà articolato per fasi triennali:

• la prima fase (2006-2008) prevede investimenti in strutture navali a carico del settore privato e investimenti in infrastrutture portuali e piattaforme logistiche a carico prevalentemente pubblico o attraverso forme di partenariato pubblico-privato.

Costi
costi stimati per la realizzazione del progetto

RETI TRANSEUROPEE TEN-T PROGETTI PRIORITARI (COSTI in Meuro)									
PROGETTI PRIORITARI	MODALITA'	INIZIO LAVORI	FINE LAVORI				2006-2008	2006-2008	2006-2008
				COSTI TOTALI	STANZIATI AL 2005	COSTI RESIDUI	COSTI NEL TRIENNIO	STANZIAMENTI	A CARICO FONDO PICO
PROGETTO PRIORITARIO N.1									
CORRIDOIO BERLINO-PALERMO	FERROVIA								
TUNNEL DEL BRENNERO (*)		2004	2015	4500,00	90,00	4410,00	1323,00	300,00	1023,00
BRENNERO-VERONA-BOLOGNA		1992	2008	3392,00	550,00	2842,00			
MILANO-BOLOGNA-NAPOLI				19945,00	8035,00	11910,00			
NAPOLI-PALERMO		1995	2015	7091,00	545,10	6545,90			
PONTE DI MESSINA		2005	2015	6099,00		6099,00			
TOTALI				41027,00	9220,10	31806,90	1323,00	300,00	1023,00
PROGETTO PRIORITARIO N.6									
CORRIDOIO LIONE-TORINO-MILANO-BUDAPEST	FERROVIA								
TUNNEL FREJUS (*)		2006	2017	6100,00	367,12	5732,88	1440,00	300,00	1140,00
ASSE LIONE-TORINO-MILANO-VENEZIA-TRIESTE		2002	2015	23569,00	1749,00	21820,00			
TOTALI				29669,00	2116,12	27552,88	1440,00	300,00	1140,00
PROGETTO PRIORITARIO N.15									
PROGRAMMA GALILEO	EURO-GPS								
INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA (**)		2006	2008	2200,00	680,00	1520,00	300,00	100,00	200,00

TOTALI				2200,00	680,00	1520,00	300,00	100,00	200,00
PROGETTO PRIORITARIO N.24									
CORRIDOIO GENOVA-MILANO-ROTTERDAM	FERROVIA								
ASSE GENOVA-MILANO-GOTTARDO		2005	2013	6172,00	200,00	5972,00	800,00	800,00	
ASSE ALESSANDRIA-NOVARA-SEMPIONE				535,00	180,00	355,00			
TOTALI				6707,00	380,00	6327,00	800,00	800,00	
PROGETTO PRIORITARIO N.21	MARITTIMA	2006	2013						
AUTOSTRADE DEL MARE									
NAVI (***)		2006	2008	2500,00	1200,00	1300,00	1300,00		
INFRASTRUTTURE PORTUALI E STRADALI		2006	2008	1122,22		1122,22	1122,00	561,00	561,00
TOTALI				3622,22	1200,00	2422,22	2422,00	561,00	561,00
Totale generale				83225,22	13596,22	69629,00	6285,00	2061,00	2924,00

* La quota dei costi di competenza italiana del Tunnel alpini del Frejlus e del Brennero risulta pari al 50%.

** Il programma GALILEO nel periodo 2006-2008 risulterà finanziato con fondi del nuovo regolamento, la quota dei costi di competenza italiana risulta pari al 17%

*** I FONDI PRIVATI si riferiscono alle navi, i FONDI PUBBLICI alle infrastrutture ferroviarie e ai porti.

Asse Genova – Rotterdam (CORRIDOIO dei “DUE MARI”)

Localizzazione:

Regioni:

Liguria, Piemonte, Lombardia

Descrizione:

Costituisce il progetto n. 24 (PP24) del Master Plan europeo e rappresenta un forte asse ferroviario Nord-Sud che attraverso la Svizzera (Tunnel Sempione, Gottardo) potrà collegare il sistema portuale ligure con i porti del Mar del Nord di Anversa e Rotterdam riducendo l'impatto ambientale attraverso le Alpi (in particolare dei 137 milioni di tonnellate che costituiscono l'interscambio tra Italia e Unione europea attraverso le Alpi di cui il 70% passa attraverso Svizzera ed Austria. Il progetto sul territorio italiano è costituito dalla linea ad alta velocità Genova-Milano, dalle linee afferenti dei tunnel del Gottardo e Sempione nonché dal potenziamento della linea Genova-Novara verso la Svizzera. Inoltre il progetto comprende la realizzazione della piattaforma logistica, hub portuale Genova, Genova Voltri Savona.

Costo Complessivo:

6.707,00 Meuro

Enti coinvolti:

Gruppo Ferrovie dello Stato

Data Fine lavori:

I lavori iniziati nel 2004 si potranno concludere secondo le previsioni del PIS entro il 2008