

individuare nella Legge Obiettivo. Riconoscendo con ciò la forte correlazione esistente tra lo sviluppo dell'economia nazionale e il potenziamento dell'offerta infrastrutturale e dei servizi logistici sul territorio. Infatti è stato riconosciuto anche nelle sedi industriali che le attività produttive per migliorare la propria competitività hanno bisogno di un'efficiente rete infrastrutturale e di servizi ad elevata qualità e costi competitivi. In questa prospettiva a livello europeo sono state promosse le politiche di sostegno dei trasporti individuate nel Libro Bianco della Commissione europea del 2001. tale azione di promozione ha avuto come momento culminante il semestre di Presidenza italiano del Consiglio dell'Unione europea, dal luglio al dicembre 2003, che è stato incentrato sulla strategia di sviluppo delle reti TEN-T in stretta correlazione con la politica dei grandi progetti individuati con la Legge Obiettivo.

2. GLI OBIETTIVI STRATEGICI PER LA CRESCITA E L'OCCUPAZIONE - Linee guida per le politiche economiche degli Stati membri dell'Unione europea

Gli obiettivi strategici di Lisbona sono stati evidenziati nella proposta di decisione del Consiglio n. COM 141 del 12 aprile 2005, in cui si individuano le linee guida per la formazione dei piani di azione per assicurare in ciascun Paese della Comunità lo sviluppo e la crescita dell'occupazione.

Si tratta, in particolare, un documento, definito Linee guida integrate per la crescita e l'occupazione, con il quale la Commissione fornisce agli Stati il quadro strategico degli obiettivi che potranno consentire di elaborare programmi per lo sviluppo dell'occupazione e la competitività validi nel periodo 2005-2008.

In questo scenario si colloca la proposta per il piano per la competitività riguardante i progetti prioritari italiani appartenenti alle reti transeuropee TEN-T che si inquadra sia negli obiettivi delle linee guida macroeconomiche sia nelle politiche microeconomiche.

Tale piano contribuisce in modo determinante all'occupazione attraverso l'impatto sia nella fase di cantiere di realizzazione delle grandi opere, sia nella fase di esercizio e cioè nella fase di produzione di servizi di trasporto di persone e cose, collegata allo sviluppo dei grandi progetti ferroviari dell'alta velocità e della logistica intermodale collegata alle Autostrade del Mare.

L'analisi specifica delle linee guida integrate per la crescita e l'occupazione 2005-2008, consente di stabilire correlazioni tra piano per la

competitività nei trasporti italiani e gli obiettivi strategici delle linee guida integrate sia a livello macroeconomico che microeconomico.

In particolare, l'attuazione del piano italiano per le reti TEN-T contribuisce alle seguenti azioni macroeconomiche:

- azione n. 3: promuovere un'efficiente allocazione delle risorse attraverso il miglioramento dell'accessibilità alle attività economiche e produttive sul territorio;

- azione n. 4: promuovere una più elevata coerenza tra politiche macroeconomiche strutturali.

Per quanto attiene alle azioni microeconomiche il piano d'azione italiano contribuisce a conseguire l'obiettivo n. 11, che consiste nell'estendere, migliorare e realizzare la rete dei progetti crossborder.

Inoltre, tale piano contribuisce al conseguimento delle azioni strategiche microeconomiche n. 7, finalizzata ad estendere ed approfondire il mercato interno, e all'azione n. 8, finalizzata ad assicurare una migliore competitività dei mercati aperti alla concorrenza.

L'azione strategica di sviluppo dei grandi progetti di infrastrutture di trasporto è correlata ad altre azioni, quali la crescita e il potenziamento degli investimenti in ricerca e sviluppo, correlate alle tecnologie innovative dell'alta velocità ferroviaria, il programma satellitare Galileo e la realizzazione dei nuovi mezzi di trasporto.

C'è da sottolineare come il settore dei trasporti, inteso come rete delle infrastrutture, tecnologie innovative e servizi logistici, rappresenti un settore strategico di intervento il cui obiettivo è strumentale alla realizzazione di altri obiettivi nei settori correlati.

Quindi va considerato come un piano d'azione trasversale in grado di realizzare obiettivi multipli:

- apertura di nuovi mercati commerciali, interni ed esterni al territorio comunitario;

- sviluppo dell'industria per quanto attiene lo sviluppo delle nuove tecnologie;

- espansione del mercato del lavoro nella fornitura dei servizi e nello sviluppo industriale.

Si pone in evidenza, inoltre, l'azione del Governo che, mediante l'approvazione del Piano Nazionale per la Logistica, si è posto l'obiettivo di dotare le imprese di servizi di logistica ad alto valore aggiunto.

Il Piano Nazionale della Logistica è finalizzato a migliorare la competitività delle imprese e le attività commerciali riducendo i costi del trasporto per unità di prodotto ed integrando i servizi stessi nell'ambito della filiera di produzione industriale, ottimizzando l'intero ciclo produttivo nelle fasi di produzione, distribuzione e consumo.

Infine, si possono individuare nelle linee guida per l'impiego settori correlati al piano d'azione per i trasporti che riguardano lo sviluppo ambientalmente sostenibile, la formazione e gli investimenti nel capitale umano per la produzione dei servizi a livello urbano e nella logistica.

Si evidenzia il grande contributo che può dare il piano d'azione dei trasporti come momento propulsivo dell'intera economia sia a livello nazionale, sia a livello europeo. Infatti, la Commissione europea nella fase di implementazione delle reti TEN-T, ha stimato in oltre sei punti percentuali per l'Italia come contributo alla formazione del PIL nazionale e a livello europeo, l'intero programma delle reti TEN contribuisce con circa uno o due punti percentuali del PIL comunitario.

I progetti di interesse italiano individuati nel rapporto Van Miert e confermati nel Master Plan europeo

Le nuove linee guida per le reti TEN-T ed i trenta progetti prioritari possono essere strettamente finalizzati agli obiettivi di crescita, occupazione e competitività propri della strategia di Lisbona.

Infatti, le reti transeuropee consentono di evidenziare un nuovo modello di sviluppo finalizzato ad un duplice obiettivo:

- concentrare le risorse sui grandi progetti europei;
- migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale delle regioni periferiche, anche nella prospettiva di estendere le reti verso i Paesi di preadesione.

La strategia innovativa proposta dall'Italia per il piano di azione finalizzato alla competitività, individuato dal Consiglio di Lisbona, consiste nell'accelerare la realizzazione dei progetti prioritari di interesse italiano individuati nel Master Plan europeo.

In particolare, tali progetti prioritari, di seguito indicati, sono inclusi nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria e rappresentano le priorità d'azione del Governo per dare rapida attuazione alle reti TEN-T in Italia:

- Asse Berlino – Verona – Bologna – Milano – Roma – Napoli – Reggio Calabria – Palermo (CORRIDOIO I).
- Asse Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Lubiana - Budapest verso Kiev (CORRIDOIO V).
- Le Autostrade del Mare (PP21) (CORRIDOI MARITTIMI).
- Asse Genova – Rotterdam (CORRIDOIO dei “DUE MARI”).
- Programma satellitare GALILEO.

Sotto il profilo finanziario, tali progetti sono considerati già adesso dalla Commissione europea tra i progetti prioritari, la cui progettazione è

iniziata con i fondi del regolamento ten-t 2236/95 destinati al Piano Indicativo Multiennale (MIP) 2000-2006.

Mediante il piano d'azione, che dovrà essere approvato nell'ambito della Strategia di Lisbona, detti progetti potranno essere ammessi al sostegno finanziario dell'Unione europea con fondi di bilancio previsti nelle prospettive finanziarie 2007-2013.

In questo scenario, l'azione del Governo dovrà essere orientata sia ad accelerare la realizzazione dei grandi progetti, sia a rendere disponibile nell'ambito del prossimo bilancio comunitario le risorse finanziarie necessarie alla implementazione delle opere.

3. FINANZIAMENTO DELLE RETI TEN

Regolamento finanziario TEN e programma indicativo pluriennale TEN-T (2001-2006)

Nel quadro di Agenda 2000, la Commissione ha definito le politiche per le reti TEN-T del Libro bianco approvato nel 2001, confermando le grandi opzioni quali: eliminare le strozzature sulle reti e a promuovere i progetti transfrontalieri, sviluppare sistemi di trasporto intelligente (ITS) nei settori stradale, ferroviario e aereo ed in particolare il progetto GALILEO, nonché integrare i corridoi paneuropei nelle reti TEN-T.

Gli interventi di sostegno della Commissione europea per realizzare le reti TEN sono attualmente finanziati con il citato regolamento 2236/95 che, essendo ancorato al bilancio generale della che avrà termine nel 2006, non consente nel biennio 2004-2006 di generare opportune risorse per avviare la grande programmazione delle reti TEN-T costituita dal cosiddetto Master Plan Europeo che indica trenta grandi progetti prioritari.

Le risorse aggiuntive per realizzare i grandi progetti del Master Plan dovranno essere reperite nel nuovo bilancio comunitario ed in particolare nella proposta di regolamento finanziario la cui dotazione è stata individuata in prima analisi in circa 20,350 miliardi di Euro, dimensionata sulla base dei 240 miliardi di Euro indicati nella strategia di Lisbona.

La situazione dei progetti italiani

Sotto il profilo qualitativo l'utilizzazione dei fondi comunitari per le reti TEN in Italia si concentra sul territorio delle regioni del centro-nord in quanto il sud e le isole sono coperti dai fondi strutturali FESR che, nello

stesso periodo di bilancio 2000-2006, registrano un intervento pari a 1.800 milioni di Euro.

L'intervento della Commissione si concentra essenzialmente sui grandi progetti ferroviari che hanno assorbito nel periodo 2000-2006 circa il 90% dei finanziamenti comunitari, mentre i progetti di messa in sicurezza della rete stradale, delle tecnologie ITS e del programma satellitare Galileo hanno assorbito la rimanente quota di circa il 10%.

Il quadro generale delle risorse è stato sintetizzato nelle allegate tabelle, nella quale si evidenzia che la quota italiana dei fondi per i grandi progetti relativi ai due corridoi ferroviari Berlino-Palermo e Lione-Torino-Trieste è pari rispettivamente a 276 e 252 milioni di Euro. Nel complesso si tratta di oltre 528 milioni di Euro concentrati sulle grandi direttrici ferroviarie.

C'è da sottolineare che a partire dagli anni '90 i due corridoi nord-sud ed est-ovest hanno beneficiato di ulteriori fondi comunitari che per l'asse del Brennero si sono concretizzati in circa 123 milioni di Euro e per la direttrice Lione-Torino-Trieste in circa 98 milioni di Euro.

Sulla base di tali tabelle, che individuano puntualmente tutti i progetti finanziati dalla Commissione europea sui grandi corridoi nazionali, si evince che la quota italiana è stata mediamente stimata in circa il 14% dell'intero ammontare dei finanziamenti dell'Europa a quindici, con un importo globale finanziato di circa 626 milioni di Euro. Ciò sottolinea la forte presenza dei progetti italiani non soltanto in ambito comunitario, ma soprattutto nell'ambito nazionale in quanto hanno attivato un finanziamento complessivo pari a oltre 5 miliardi di Euro, concentrati sulle grandi direttrici ferroviarie degli attraversamenti alpini e dell'alta velocità ferroviaria.

Sotto il profilo della spesa, l'anno di bilancio 2004 ha visto un forte incremento nei flussi finanziari provenienti dalla Commissione europea e cioè 80 milioni di Euro versati soltanto per i progetti ferroviari che hanno consentito di chiudere venti progetti, lasciando aperte le erogazioni relative ai due grandi corridoi ed in particolare alla due sezioni transfrontaliere.

Si è infatti passati da 30 milioni di Euro per anno versati dalla Commissione europea agli attuali 80, che si manterranno stabili nel biennio di chiusura consentendo quindi entro il 2006 il completamento dei progetti avviati nel Piano Multiennale e quindi consentendo di avviare il nuovo programma di intervento da finanziare con le nuove risorse di bilancio 2007-2013.

Nel quadro delle risorse utilizzate dall'Italia per dare attuazione alle reti transeuropee, pari a 626 milioni di Euro circa, in gran parte destinati a finanziare le grandi opere della Legge Obiettivo, sembra opportuno

articolare i finanziamenti comunitari secondo gli interventi sui grandi corridoi ferroviari e sulle Autostrade del Mare che rappresentano i progetti prioritari strategici individuati nel DPEF 2005-2008.

I progetti strategici di interesse italiano sulle reti TEN-T confermati nel DPEF sono di seguito sinteticamente descritti:

• **Asse Berlino – Verona – Bologna – Milano – Roma – Napoli – Reggio Calabria – Palermo (CORRIDOIO I).** Si tratta del prolungamento verso Palermo del progetto prioritario Berlino-Monaco-Verona, finalizzato a realizzare una linea ad alta velocità Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria in connessione con le linee Messina-Palermo e Catania-Palermo, includendo il progetto del ponte sullo Stretto di Messina. Il Corridoio Berlino-Palermo, grazie all'azione del Governo, è stato inserito quale Progetto prioritario n. 1 tra i 30 progetti TEN-T individuate nel Master Plan delle Reti. Il Corridoio plurimodale tra Italia-Austria e Germania è interessato da un flusso di oltre 30 milioni di tonnellate attraverso il Brennero con una ripartizione del traffico dell'80% su strada e del 20% su ferrovia. Come si è detto con l'accordo siglato il 30 aprile 2004 si è dato un forte impulso alla realizzazione dell'opera il cui studio di fattibilità era stato co-finanziato dalla Commissione europea e affidato al GEIE BBT (Brenner-Basen Tunnel). I lavori di realizzazione inizieranno nel 2006 e si prevede che termineranno nel 2015.

• **Asse Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Lubiana – Budapest verso Kiev (CORRIDOIO V).** 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. 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.

• **Asse Genova – Rotterdam (CORRIDOIO dei “DUE MARI”).** 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. I lavori iniziati nel 2004 si potranno concludere secondo le previsioni del PIS entro il 2008.

• **Le Autostrade del Mare (PP21) (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).

Programma Galileo

Il programma europeo Galileo intende realizzare il primo sistema globale di localizzazione e navigazione via satellite concepito per le esigenze civili.

Galileo nasce con la comunicazione della Commissione emessa nel 1999 che ha costituito la base giuridica per il finanziamento avviato nell'ambito delle reti TEN-T, pari al 20% del fondo complessivo destinato a realizzare le reti.

Il programma Galileo si articola in due fasi: la prima finalizzata alla ricerca e sviluppo ed alla realizzazione di 4 satelliti avrà una durata dal 2001 fino al 2006 e sarà realizzata con i contributi dell'Unione europea e dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA) alla quale partecipano i principali paesi europei tra i quali l'Italia nella cosiddetta Impresa Comune. Il costo di tale fase è stimato in 1,25 miliardi di Euro con contributi al 50% dell'Unione e dell'ESA. La seconda fase, dal 2006 al 2008, comprende invece il dispiegamento del sistema e sarà finanziata per un terzo dalla Commissione europea nell'ambito delle prospettive di bilancio 2007-2013, pari ad 1 miliardo di Euro, e per i rimanenti due terzi con il capitale privato da parte della società concessionaria (circa 2,2 miliardi di Euro). In questa fase verrà avviata la fase di gestione e commercializzazione dei servizi sui mercati internazionali.

La terza fase, operativa, a partire dal 2010, prevede un costo di gestione valutato in circa 220 milioni di Euro per anno e sarà in parte sostenuto dall'Unione europea nell'ambito delle prospettive di bilancio 2007-2013 al fine di coprire il rischio di impresa.

Un breve cenno sembra opportuno per illustrare il programma Galileo che si basa su di una costellazione di trenta satelliti in orbita MEO (Medium Earth Orbit) a 24 km di altitudine e su una rete di controllo al suolo che copre la totalità del globo terrestre.

Galileo offre vari livelli di servizi ad elevato valore aggiunto tra i quali per i trasporti si stanno avviando progetti di ricerca e sviluppo da parte del MIUR mediante fondi del piano nazionale di ricerca spaziale che consentiranno di elaborare progetti di ricerca comuni anche con questo Ministero ed in particolare il progetto di ricerca e salvataggio in mare, il progetto di tracking delle merci pericolose, i progetti riguardanti il controllo delle flotte sulle reti stradali, ferroviarie e marittime con possibili sviluppi della ricerca per promuovere le autostrade del mare.

La partecipazione italiana al progetto Galileo si sta realizzando soprattutto attraverso il progetto EGNOS già finanziato dalla Commissione europea in applicazione delle tecniche satellitari per il controllo del traffico aereo nello spazio mediterraneo.

Il programma Marco Polo e le Autostrade del Mare

L'intervento della Commissione europea è stato finalizzato a dare attuazione all'obiettivo di fondo della politica dei trasporti europea che consiste nel riequilibrio modale del traffico e nel trasferimento dalla strada alla ferrovia e al trasporto marittimo di importanti quote di traffico.

In termini concreti la politica comunitaria tende allo sviluppo dell'intermodalità che si è concretizzata nel programma PACT (Azioni pilota per il trasporto combinato ferroviario) e nel Progetto Marco Polo che è stato avviato a partire dal 2003.

Il nuovo Programma Marco Polo, che sarà sviluppato a partire dal 2007 al 2013, avrà una dotazione di 740 milioni di Euro dei quali il 40% per attuare il progetto 21 sulle autostrade del mare e allo sviluppo delle piattaforme logistiche nei principali porti italiani ed europei.

Importanti interventi saranno conseguenti all'attivazione delle autostrade del mare e ad allo sviluppo delle piattaforme logistiche nei principali porti italiani ed europei.

Le priorità nazionali nel quadro del nuovo regolamento per le reti TEN-T

La strategia nazionale determinata nella Legge Obiettivo è coerente con le politiche europee del Libro bianco che si pone l'obiettivo di operare un forte riequilibrio della domanda attraverso la realizzazione dei grandi progetti prioritari delle reti TEN-T che interessano l'Italia.

In particolare, la politica di trasferimento della domanda di trasporto dalla strada al trasporto ferroviario e marittimo, consente di realizzare importanti obiettivi di salvaguardia ambientale, di riduzione dei costi esterni di trasporto, di riduzione degli incidenti e di migliorare la competitività attraverso una logistica intermodale ad alto valore aggiunto incentrata sui collegamenti transalpini ferroviari relativi ai corridoi Berlino-Palermo, Lione-Torino-Budapest, Genova-Rotterdam/Anversa, nonché sullo sviluppo delle Autostrade del Mare.

Le risorse finanziarie per realizzare i grandi progetti di tunnel alpini del Brennero e del Frejus, sono condizionati dalla disponibilità dei fondi comunitari già proposti dalla Commissione europea nel nuovo bilancio comunitario 2007-2013, che qui si sottolinea dovranno essere disponibili negli importi previsti: 20.350 milioni di Euro per le reti TEN-T: 740

milioni di Euro per il programma Marco Polo Autostrade del Mare; 1.000 milioni di Euro per il programma GALILEO.

Nella prospettiva di approvazione del nuovo regolamento per lo sviluppo delle reti TEN-T si riportano di seguito le proposte della Commissione individuate in detto regolamento per i due grandi progetti transfrontalieri di importanza strategica per il nostro paese, collegati ai tre grandi corridoi Lione-Torino-Budapest e Berlino-Palermo:

Progetto PP6 Lione-Torino (tunnel 2007-2015/2018) sezione internazionale (prezzi costanti)

MIP – Programmazione finanziaria 2007-2013

Previsioni Nuovo Regolamento – 50%

Quota Totale Italia-Francia. M.Euro

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTALE
Costi inv. 2001	200	200	300	400	600	600	600	2.900
Contributi TEN-T	100	100	150	200	300	300	300	1.450
Fabbisogni pubblici	100	100	150	200	300	300	300	1.450

Progetto PP1 Berlino-Palermo (tunnel Brennero 2005-2015/18)

sezione internazionale (prezzi costanti)

MIP – Programmazione finanziaria 2007-2013

Previsioni Nuovo Regolamento – 50%

Quota Totale Italia-Francia. M.Euro

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTALE
Costi inv. 2001	100	150	250	300	300	500	600	2.200
Contributi TEN-T	50	75	125	150	150	250	300	1.100
Fabbisogni pubblici	50	75	125	150	150	250	300	1.100

Progetto PP24 Genova-Rotterdam/Anversa

Tale progetto, pur non prevedendo un attraversamento alpino, in quanto i due tunnel del Gottardo e del Sempione della Svizzera, costituisce una grande priorità per consentire alla piattaforma portuale ligure di poter attrarre le correnti di traffico provenienti dalle Autostrade del Mare e dai corridoi marittimi e dirette verso il Nord Europa, mercati tedeschi, olandesi

e Belgi, collegando le due grandi piattaforme logistiche atlantiche con quelle del Mediterraneo.

In termini di investimento complessivo si prevede un intervento di circa 6.707 milioni di Euro articolato secondo due direttrici: Genova-Milano-Gottardo ed Alessandria-Novara-Sempione.

La proposta che si avanza alla Commissione è di poter beneficiare di un contributo di circa il 20% in relazione ai costi totali di investimento in quanto il progetto risponde all'obiettivo di realizzare un forte corridoio per il traffico merci ferroviario superando così le barriere alpine e gli attuali colli di bottiglia transfrontalieri.

Progetto PP21 Autostrade del Mare

Il nostro Paese è stato tra i più attivi nel promuovere, a livello comunitario durante il semestre di presidenza italiana, e a livello nazionale attraverso i provvedimenti già ricordati, tale progetto.

La costituzione della società RAM (Rete Autostrade Mediterranee), in particolare, rappresenta il punto di aggregazione delle iniziative pubbliche e private.

La società inoltre costituisce la struttura più adatta per partecipare al programma autostrade del mare previsto dalla Commissione europea nell'ambito delle reti TEN-T. L'obiettivo della società è quello di promuovere un sistema integrato di servizi di trasporto intermodale marittimo e terrestre che consenta di trasferire il traffico dalla gomma ai modi ambientalmente sostenibili utilizzando i finanziamenti della Commissione europea destinati a tali finalità.

A questo fine, il Governo ha stabilito alla società l'obiettivo di raggiungere un ulteriore raddoppio del traffico camionistico trasferito su modalità marittima nei prossimi quattro anni, proseguendo il trend di crescita già attuato con un raddoppio negli anni precedenti (600.000 tir/anno nel 2001; 1.200.000 nel 2005 e 2.400.000 nel 2008).

Ciò verrà conseguito attraverso:

- attivazione ecobonus attraverso l'attuazione della legge già citata;
- piano delle infrastrutture portuali e viarie/ferroviarie di raccordo ai porti e delle strutture informatiche;
- piano delle piattaforme logistiche per le AdM;
- piano di investimenti prevalentemente privati in nuove navi da parte dell'armamento.

4. LE RISORSE FINANZIARIE

La realizzazione di un'efficiente rete di trasporti rappresenta una condizione essenziale per realizzare il mercato gli obiettivi del mercato interno, garantendo mobilità sostenibile nell'Unione allargata.

La Strategia di Lisbona per dare competitività alle economie europee non può quindi attuarsi senza una disponibilità di risorse adeguate per realizzare il Master Plan delle Reti. Per coprire i fabbisogni finanziari dei 30 progetti prioritari identificati (Decisione CE 884/2004 del 30/04/2004) sono necessari ben 225 miliardi di euro, di cui 140 miliardi per i grandi progetti avviati. Ciò significa che per raggiungere gli scopi prefissati per il 2007-2013, la massa critica dei finanziamenti comunitari necessari a coprire almeno il 20% dei co-finanziamenti proposti in un arco di 7 anni è di 28 miliardi di euro/4 miliardi l'anno, rispetto ai 22.350 previsti dai regolamenti TEN-T, Galileo e Marco Polo.

Per quanto attiene alla realizzazione dei quattro progetti prioritari italiani, i fabbisogni finanziari sono pari a circa 82 miliardi di Euro, dei quali circa 71 miliardi a carico del bilancio nazionale e degli operatori privati e 8,9 miliardi che potrebbero essere coperti dai fondi per le reti TEN-T.

Pertanto, la più realistica opzione percorribile è costituita dalla opportunità di approvare con codecisione del Parlamento e del Consiglio europeo il nuovo regolamento TEN-T portando la soglia dei contributi dal 20% del regolamento approvato nel 2003 al 30% per i progetti dei tunnel alpini. Tale soglia di contributi può giocare un vero ruolo di catalizzatore per una partnership fra pubblico e privato.

In questa prospettiva, la Commissione sta prendendo in considerazione la possibilità di introdurre misure volte ad incoraggiare gli investimenti privati tramite l'introduzione di un apposito fondo che dovrebbe coprire il fondo di rischio assunto dall'investitore non solo nella fase di realizzazione delle opere ma anche in quella di esercizio fino al raggiungimento della fase di regime (piena utilizzazione della capacità offerta dall'infrastruttura).

Il Governo italiano nel SPEF ha recepito tale proposta della Commissione introducendo un fondo di rischio per gli investimenti nelle grandi infrastrutture per coprire gli imprevisti sia nella fase di realizzazione delle opere sia nella fase di esercizio. In particolare, al fine di consentire un adeguato ritorno del capitale investito, il capitale di rischio, in fase di regime potrebbe consentire attraverso la determinazione del cosiddetto shadow-tolls, di integrare la mancanza di introiti dovuti ad una minore domanda di trasporto con l'apporto di contributi pubblici (evitando così il ripetersi dell'insuccesso del progetto del tunnel sotto la manica che, essendo stato finanziato con capitali privati, per mancanza di traffico non

ha potuto raggiungere un rendimento accettabile per gli investitori che sono ricorsi ai contributi dei governi inglese e francese per coprire i passivi di bilancio).

In sintesi, si può affermare che:

- Le TEN, così come configurate sotto il nuovo titolo Competitività, rappresentano un evidente valore aggiunto, contribuendo allo sviluppo e al rafforzamento dell'economia europea;

- Le TEN rappresentano una priorità del Parlamento europeo e uno dei maggiori obiettivi per il periodo 2007-2013 in cui si dovranno completare numerosi progetti in corso e promuovere l'integrazione con le reti dei 10 nuovi Stati membri;

Sulla base degli elementi principali sopraesposti, questo Governo concorda con la l'approccio della Commissione per le TEN in relazione all'importo proposto per le TEN-T, Marco Polo, e Galileo.

Tutti questi programmi hanno priorità nel Programma strategico delle Infrastrutture (PIS) e si sottolinea come il Programma Marco Polo sia fondamentale per lo sviluppo delle Autostrade del Mare e come Galileo rappresenti un'occasione unica per lo sviluppo dell'industria aerospaziale italiana legata alla realizzazione dei sistemi satellitari.

Impatto macroeconomico del piano di sviluppo delle reti TEN-T Progetti prioritari italiani

Le reti transeuropee TEN-T sono state finanziate con fondi comunitari relativi al regolamento 2236/95 e sue modificazioni.

Nel periodo di bilancio 2000-2006 l'intervento della Commissione europea è stato pari a 4.170 milioni di Euro, ai quali si sono aggiunti, a partire dal 2004, 100 milioni di Euro per anno destinati ai Paesi dell'allargamento.

L'intervento della Commissione, per quanto riguarda le reti TEN-T italiane, si è concentrato per circa il 90% sui grandi progetti ferroviari relativi ai due corridoi Lione-Trieste e Berlino-Palermo, che hanno assorbito rispettivamente 252 e 276 milioni di Euro. Nel complesso, circa 528 milioni di Euro si sono concentrati sui due grandi corridoi ferroviari.

Il nuovo bilancio comunitario 2007-2013 prevede, su proposta della Commissione, di destinare 20.350 milioni di Euro per le reti transeuropee, dando priorità ai trenta progetti proposti dal Gruppo Van Miert e approvati con Decisione 884/2004 del Parlamento e del Consiglio europeo e che rappresentano il Master Plan delle reti TEN-T.

La Commissione europea, facendo riferimento alla prima fase di applicazione del regolamento 2236/95 ed in particolare al Piano Indicativo Pluriennale (MIP) approvato nel dicembre 2000 e finalizzato al sostegno dei quattordici progetti prioritari di Essen, successivamente integrati, a partire dal 2004, con la citata Decisione 884, fino a raggiungere gli attuali trenta progetti del Master Plan.

La Commissione europea ha stimato un fabbisogno di 225 miliardi di Euro fino all'orizzonte 2020 per realizzare i trenta progetti del Master Plan ed ha quantizzato un fabbisogno nel prossimo bilancio finanziario 2007-2013 in circa 140 milioni di Euro, che potranno essere coperti con i fondi previsti dal prossimo regolamento in corso di approvazione, che, come si è detto, è pari a circa 20.350 milioni di Euro (oltre il 15% dei costi di investimento previsti).

Nella proposta di regolamento, la Commissione europea ha ritenuto prioritari i progetti di attraversamento alpino e dei Pirenei, proponendo, già in fase di formazione del regolamento, una elevazione del contributo fino al 50% per i tre grandi progetti di attraversamento delle barriere naturali, Alpi e Pirenei: tunnel del Brennero; tunnel del Frejus e attraversamento dei Pirenei.

Per quanto riguarda i progetti di interesse italiano, i contributi, pari al 50%, sono stati stimati in 1450 milioni di Euro per il Frejus, 1100 milioni di Euro per il Brennero.

Se l'entità di tale contributo fosse confermata, le valutazioni economiche sulla fattibilità dei tunnel alpini potrebbero raggiungere tassi di rendimento interni finanziari accettabili per gli investitori pubblici e privati e quindi ottenere la bancabilità da parte della BEI, che già nel 2003 li ha considerati di sicuro interesse ed inseriti nella cosiddetta *Quick Start List*.

Le valutazioni della Commissioni sul programma di investimenti italiani nelle reti Ten-T.

Sulla base dei dati di investimento rilevati dalla Commissione europea riguardanti la rete TEN-T italiana, con riferimento specifico agli investimenti sulla rete ferroviaria, è stato stimato l'impatto macroeconomico sui seguenti indicatori più significativi:

- incremento del prodotto interno lordo;
- incremento dell'occupazione;
- contenimento dei costi della logistica;
- aumento della competitività.

La situazione italiana è stata valutata in termini positivi circa l'impatto macroeconomico sul prodotto interno lordo determinato dagli investimenti ferroviari sulla rete TEN-T italiana.

Tale valutazione è stata espressa nel rapporto finanziato dalla Commissione europea nell'ambito del programma per la crescita e la competitività 1998-2002, che ha esaminato l'impatto delle politiche sulle infrastrutture di trasporto dell'Europa, a quindici con riferimento alla valutazione degli effetti incrementali sul PIL, sul risparmio energetico e sull'occupazione.

I dati più significativi riguardano gli investimenti ferroviari programmati sulla rete TEN-T come contributo al PIL fissato all'anno base 1995, anno in cui sono stati avviati i grandi progetti ferroviari.

La rete italiana è stata suddivisa in due regioni - il nord e il sud -, tenendo conto della diversa concentrazione degli interventi ferroviari registrati nell'area del centro-nord (nelle cui regioni in gran parte si concentra l'alta velocità ferroviaria) e nelle regioni del sud a minor tasso di concentrazione degli investimenti ferroviari.

La Commissione europea ha stimato che per le regioni del centro-nord, a fronte di un investimento di 39.290 milioni di Euro e di un reddito di 1.092.392 milioni di Euro, l'impatto degli investimenti TEN-T può essere stimato in circa 6,55 punti percentuali del PIL.

Nelle regioni del sud, a fronte di un investimento di 2.577 milioni di Euro e di un PIL di 346.881 milioni di Euro, l'impatto sul PIL è stato pari all'1,08%.

Complessivamente, un investimento di 41.867 milioni di Euro produce un impatto di circa 7,63 punti percentuali sul PIL.

Tale dato risulta coerente con le stime di impatto macroeconomico relative al primo programma delle infrastrutture strategiche, che valutava l'impatto del programma in 5,5 punti percentuali sul PIL italiano, relativamente all'anno base 2004. Cioè, considerando l'incremento del PIL intervenuto negli ultimi dieci anni, si può sottolineare come i dati di impatto macroeconomico possono essere considerati coerenti fra loro. Anzi, si può affermare che la stima di impatto macroeconomico del primo programma di infrastrutture strategiche è da considerarsi prudentiale.

Per quanto attiene alle stime di impatto progetto per progetto, è stata effettuata, a titolo esemplificativo una valutazione dell'impatto economico sugli indicatori di occupazione attivata, incremento del PIL, contenimento dei costi di logistica e

riduzione dei costi di congestione determinato dal progetto prioritario 21 Autostrade del Mare.

Tale progetto si inquadra nella politica della Commissione europea intesa a trasferire al trasporto marittimo ampie quote del trasporto stradale per raggiungere l'obiettivo di un riequilibrio modale della domanda.

L'impatto sugli indicatori macroeconomici determinati da un investimento triennale di 2.400 milioni di Euro, di cui 1.300 per costruzione di nuove navi traghetto e 1.100 per investimenti sulle infrastrutture portuali e sulle piattaforme logistiche, è il seguente.

Occupazione attivata in fase di cantiere per la costruzione di nuove navi: +8.580 unità

Occupazione attivata in fase di cantieri per infrastrutture: +3.300 unità

Occupazione attivata in fase di esercizio delle nuove linee marittime: +1.600 addetti per anno.

Occupazione attivata in fase di esercizio dei terminali: +320 addetti per anno.

Incremento del PIL per costruzioni navi: +4.555 milioni di Euro.

Incremento del PIL per infrastrutture portuali: +2.750 milioni di Euro.

Totale dell'incremento del PIL: +7.300 milioni di Euro.

Contenimento dei costi di logistica per riduzione dei costi dei carburanti: 300 milioni di Euro.

Riduzione dei costi di congestione: 240 milioni di Euro.

Nel complesso l'impatto macroeconomico delle Autostrade del Mare può essere stimato in circa lo 0,5% del PIL, come stima prudenziale, essendo noto che gli effetti più rilevanti sulle variabili macroeconomiche si distribuiranno tra regioni del nord e del sud rispettivamente nella misura del 70% e del 30%.