



## ALLEGATO III RETI TEN E PROGETTI DEL PON TRASPORTI

L'appartenenza alle Reti Transeuropee di Trasporto (TEN) è considerata nel PON Trasporti e nel Complemento di Programmazione come uno dei criteri di selezione degli interventi finanziati dal Programma. Il criterio è elencato, infatti, tra quelli di “**priorità generale**”.

Per meglio comprendere l'importanza del rispetto del criterio in esame in un'ottica di programmazione degli interventi finanziati dal PON Trasporti integrata con quelle che sono le priorità indicate dalla Commissione e in un'ottica generale di “rete europea del trasporto”, si propone di seguito una breve esposizione della politica europea delle reti di trasporto e un focus sulla rete infrastrutturale nazionale in rapporto a quella europea, con relative mappe ufficiali edite dalla Commissione Europea.

Inoltre, si allegano i report che illustrano l'appartenenza dei progetti del PON Trasporti alle reti TEN con i relativi dati finanziari, al fine di dare un quadro esaustivo del contributo finanziario del PON Trasporti alla realizzazione di progetti indicati come prioritari dalla Commissione nell'ottica della realizzazione della rete transeuropea del trasporto.

### **La politica Europea delle reti di trasporto: le reti TEN**

La politica delle reti è stata inserita nelle competenze comunitarie dal trattato di Maastricht entrato in vigore nel 1993, che promuove l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti, affinché l'Europa possa beneficiare interamente dei vantaggi che derivano da uno spazio senza frontiere.

La Decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996, contiene gli orientamenti comunitari che contemplano gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee (Trans European Network – TEN T).

L'obiettivo principale di questa politica era – e resta – quella di colmare le lacune (collegamenti mancanti) delle grandi reti che ostacolano la libera circolazione dei beni e delle persone (trasporto), dell'elettricità e del gas (energia) e delle idee (telecomunicazioni).

La Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in data 29 aprile 2004, modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e disegna il “Master Plan” delle infrastrutture dei trasporti dell'Unione europea “allargata” a 25, “Master Plan” che include vari “corridoi” che interessano il territorio italiano (cfr. infra).

Le lacune che caratterizzano le reti sono principalmente dovute al fatto che la pianificazione è stata, fino ad un'epoca recente, di competenza nazionale e non teneva debitamente conto della dimensione transeuropea. Questa assenza di visione transeuropea è all'origine dei persistenti ostacoli al buon funzionamento del mercato interno.

In tal senso, gli obiettivi della rete transeuropea di trasporto sono:

- garantire la mobilità delle persone e dei beni;
- offrire agli utenti buone infrastrutture;
- sfruttare l'insieme dei modi di trasporto;
- permettere un utilizzo ottimale delle capacità esistenti;



- essere interoperabile in tutti i suoi elementi;
- servire l'insieme della Comunità;
- prevedere la sua estensione verso i paesi dell'EFTA, i paesi dell'Europa centrale e orientale ed i paesi mediterranei.

La rete transeuropea di trasporto comprende le infrastrutture (strade, ferrovie, vie navigabili, porti, aeroporti, mezzi di navigazione, piattaforme intermodali, pipe-lines di prodotti) e i servizi necessari al funzionamento delle relative infrastrutture.

Le priorità dell'azione riguardano:

- l'attuazione dei collegamenti necessari per agevolare il trasporto;
- il potenziamento dell'efficacia delle infrastrutture esistenti;
- l'attuazione dell'interoperabilità degli elementi della rete;
- l'integrazione della dimensione ambientale nella rete.

L'ammontare degli investimenti nelle reti TEN-T tra il 1996 e il 2001 è stato di 178,6 miliardi di Euro. Tra il 2002 e il 2005 il budget stanziato è stato pari a 159 miliardi di Euro, la previsione per il 2006-2010 è di 97, 6 miliardi di Euro.

Il budget previsto per il finanziamento di infrastrutture appartenenti alle reti TEN in Italia nel periodo 1996-2010 è pari a 66.121,6 M€, di cui 16.448,6 da erogarsi nel prossimo periodo 2006 – 2010.

### **I corridoi prioritari TEN sul territorio italiano**

Nel mese di luglio 2001, in occasione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, il MITT ha ritenuto opportuno, alla luce dello stato di avanzamento del processo realizzativo delle reti TEN e dei corridoi eurasiatici, redigere un Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della nuova Europa. Il Consiglio ha condiviso tale proposta e dato mandato alla Commissione di verificare gli itinerari e le procedure più idonee per attuare quanto proposto.

Nel febbraio del 2002 la CE ha istituito un Gruppo di Alto Livello a cui dare il mandato di rivisitare le reti TEN e quindi integrare le stesse reti con i corridoi eurasiatici. In realtà si dava mandato, al costituendo Gruppo, di redigere il 1° Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea. Tale piano è stato presentato nel luglio 2003.

In tale documento strategico sono prospettati quattro distinti elenchi:

**Elenco 0:** valutazione attenta dei progressi fatti per quanto riguarda i progetti stabiliti a Essen. Fornisce una lista di progetti che saranno completati prima del 2010. Il Gruppo ha anche concordato nuovi tempi di realizzazione per i restanti progetti e li ha accorpati, integrandoli con l'estensione al territorio dei futuri Stati membri, in nuovi progetti da realizzare entro il 2020 (elenco 1).

**Elenco 1:** Le nuove priorità, chiaramente definite, hanno un alto valore aggiunto in termini di dimensione europea e sono realistici per quanto riguarda il finanziamento e la possibilità di dare inizio ai lavori entro i tempi stabiliti. Sezioni importanti dei sei progetti di Essen sono state integrate all'interno di questi nuovi progetti prioritari. I Paesi interessati si sono fortemente impegnati a iniziare i lavori relativamente a tutte le parti di ciascuno di questi progetti al massimo nel 2010, per renderli operativi al massimo nel 2020.



**Elenco 2:** presenta progetti dotati di un valore aggiunto di natura europea particolarmente alto e che, sebbene con prospettive di più lungo termine, meritano speciale attenzione.

**Elenco 3:** progetti importanti per la coesione territoriale che contribuiscano alla coesione economica e sociale.

All'interno della lista 1, su 21 interventi, l'Italia aveva i seguenti 6 interventi chiave:

- il corridoio n. 5 (da Lisbona a Kiev);
- il corridoio n. 1 Berlino-Napoli;
- il ponte sullo stretto di Messina;
- il corridoio Genova-Rotterdam;
- il progetto dell'autostrada del mare del sistema occidentale del Mediterraneo;
- il progetto dell'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo.

Nella lista 3, invece, erano previsti 2 ulteriori progetti che riguardano direttamente l'Italia :

- il prolungamento del corridoio 1 fino a Palermo;
- il corridoio n. 8 che, inizialmente legato solo al collegamento tra Durazzo e Varna, si agganciava a Bari e quindi al corridoio intermodale adriatico.

La Commissione, nella seduta del 1° ottobre 2003 ha ritenuto opportuno identificare un unico elenco, all'interno del quale sono stati confermati:

- il corridoio 5;
- il corridoio 1 (Berlino – Palermo), cioè non più articolato in due segmenti Berlino – Napoli e Napoli – Palermo, comprensivo del Ponte;
- il corridoio Genova – Rotterdam (il vero ponte fra i due mari: il Mare Mediterraneo ed il Mare del Nord);
- l'autostrada del Mare del sistema occidentale del Mediterraneo;
- l'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo.

Delle 21 opere la Commissione ha successivamente identificato 17 opere, tra le quali 4 riguardano direttamente il nostro Paese.

Le 4 opere sono:

- Asse Lione – Budapest
- Asse Berlino – Palermo (comprensivo del ponte sullo Stretto di Messina)
- Asse Genova – Rotterdam
- Il sistema delle autostrade del mare nel Mediterraneo

La Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha votato il documento con una serie di emendamenti e con il reinserimento del Corridoio n. 8 (seduta dell'11 marzo 2004 del Parlamento europeo) .

Il 5 dicembre 2003 i Ministri europei dei Trasporti hanno dato il via libera definitivo alla lista di 29 grandi progetti infrastrutturali (cui si è aggiunto l'asse Senna – Shelda) selezionati dalla Commissione europea sulla base del lavoro svolto dal gruppo Van Miert.

L'Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei TEN essendo percorsa:

- dall'asse ferroviario n. 1 "Berlino-Palermo" (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto);



- dal “Corridoio V” che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);
- “Corridoio dei due mari”: connessione ferroviaria tra il porto di Genova e quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018: il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova – Novara – Sempione);
- Autostrada del Mare del sistema occidentale del Mediterraneo;
- Autostrada del Mare del sistema orientale del Mediterraneo;
- “Corridoio VIII” Bari – Varna.

Di seguito si fornisce la cartina dei corridoi prioritari sul territorio italiano.

### **Le reti italiane inserite nelle reti TEN**

La **rete TEN stradale nazionale** comprende le infrastrutture di gestione del traffico e di informazione degli utenti, sia in caso di emergenza sia per la riscossione elettronica del pedaggio. Tale rete si basa sulla cooperazione attiva tra sistemi di gestione del traffico a livello europeo, nazionale e regionale e prestatori di servizi di informazione sul traffico.

La **rete ferroviaria** comprende linee ad alta velocità e linee di tipo convenzionali.

L’alta velocità prevede le seguenti linee:

- (a) appositamente costruite e attrezzate per raggiungere velocità pari o superiori a 250 km/h, utilizzando tecnologie attuali o nuove;
- (b) appositamente ristrutturata e attrezzata per raggiungere velocità pari a circa 200 km/h;
- (c) ristrutturata con parametri specifici a causa di vincoli legati alla topografia o all’urbanistica, la cui velocità è adeguata caso per caso (linee che danno accesso ad aeroporti di interesse comune).

La rete convenzionale comprende linee per il trasporto ferroviario convenzionale di viaggiatori e di merci e i terminali per il trasporto merci.

La **rete aeroportuale** è costituita dagli aeroporti di interesse comunitario situati sul territorio nazionale e aperti alla circolazione commerciale. I punti di collegamento regionale agevolano l’accesso al centro della rete o contribuiscono a dare sbocco alle regioni periferiche o isolate.

I **porti** italiani interessati dalle reti TEN sono quelli che si trovano lungo le direttrici riconosciute prioritarie (porto di Genova, per il “Corridoio dei due mari”; i porti lungo l’Autostrada del Mare del sistema occidentale del Mediterraneo e l’Autostrada del Mare del sistema orientale del Mediterraneo; il porto di Bari, per il “Corridoio VIII” Bari – Varna.). Si ritiene infatti, che i progetti della rete TEN potranno qualificare sempre più gli scali italiani come porta di accesso meridionale al cuore dell’Europa e come primari nodi di distribuzione dei flussi di merci nell’intero Mediterraneo.

Si allegano di seguito le mappe ufficiali delle reti TEN per l’Italia relative alla rete stradale, ferroviaria e ai nodi aeroportuali e portuali.