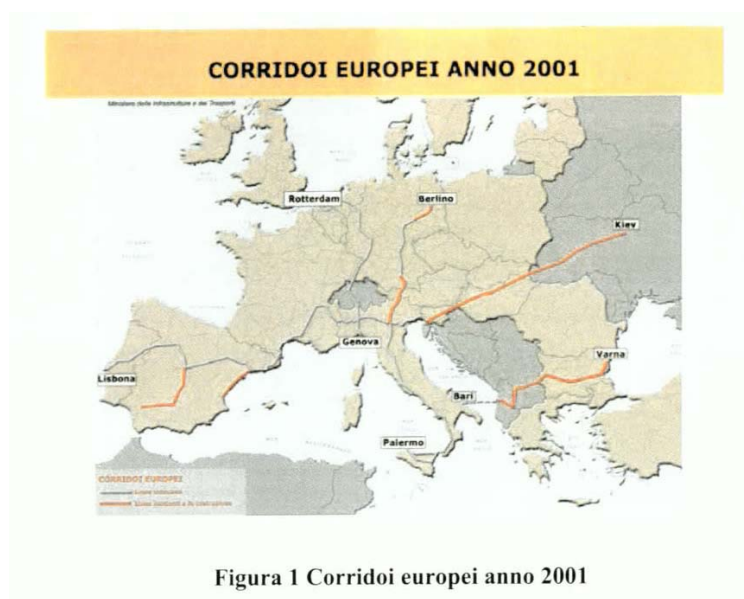


6. L'approccio strategico a scala europea per garantire risultati a livello nazionale

I risultati a scala europea e i risultati a scala nazionale, di questo eccezionale processo di pianificazione, sono oggi chiaramente leggibili, chiaramente misurabili.

L'Italia era praticamente estranea da ogni asse comunitario, era tanto marginalizzata dalle strategie della nuova Europa, cioè dell'Europa a 25 e poi a 28 Stati, che basterebbe ricordare come fosse diffuso il convincimento, solo due anni fa, del rischio di un azzeramento, a scala europea, del corridoio n. 5 (Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Kiev).

Le due tavole seguenti mettono in evidenza da sole la evoluzione strutturale che ha consentito ad un vasto ed interessante assetto geografico di diventare finalmente assetto geo economico.



**L'asse Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Kiev
(CORRIDOIO 5)**

Stato dell'arte al 31 maggio 2004

Si riportano di seguito, distinti nelle due macro modalità trasportistiche, quella ferroviaria e quella stradale, le componenti di quello che è stato definito, a scala comunitaria, con il concetto di “corridoio”, inteso come fascia di territorio infrastrutturata con più di una modalità di trasporto e strettamente interagente con tutti i punti nodali generatori di attività produttivi e di attività residenziali.

L'elenco delle varie iniziative in corso sull'intero corridoio sono sinteticamente riportate di seguito e consentono una lettura organica sia dello stato di avanzamento delle opere nella programmazione nazionale che la loro lettura sul territorio europeo.

RETE FERROVIARIA

- **nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione.** Accordo sottoscritto il 5 maggio scorso nel rispetto di quanto deciso in merito alla “dichiarazione di interesse comunitario”.

È stato approvato dal CIPE, con Delibera 113 del 2003 il progetto della tratta italiana, e sono in corso i lavori delle gallerie di ispezione per un importo di **80 milioni di Euro.**

I lavori cominceranno nel 2006 e finiranno nel 2017.

- **alta velocità Torino – Novara.**

Importo 4,9 miliardi di Euro (realizzato al 48%)

I lavori saranno completati entro il 2006

- **Alta velocità Novara – Milano.**
Importo 2,6 miliardi di Euro
Affidamento lavori luglio 2004
- **alta velocità Milano – Verona.**
Progetto approvato dal CIPE per un importo di 4,7 miliardi di Euro,
Risorse autorizzate 576 milioni di Euro
- **alta velocità Verona – Padova, progetto in corso di inoltro al CIPE**
- **alta velocità Padova – Mestre**
 Importo: 439 milioni di Euro
 Realizzato il 60%. Completamento entro il 2006
- **asse ferroviario Mestre – Trieste.** Progetto in corso di definizione a cura di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.).



Figura 3 Corridoio n° 5 Sistemi ferroviari Stato dell'arte

RETE STRADALE

- **Adeguamento e messa in sicurezza da valico stradale del Frejus. Progetto incluso nella Delibera del CIPE del 21.12.2001**
- **Terza corsia autostrada Torino – Milano.**
Lavori in corso per un valore di 820 milioni di Euro
Asse disponibile entro il 2006
- **Accessibilità Fiera di Milano e rete metropolitana di Milano**
Importo globale 503 milioni di Euro
Lavori in corso. Completamento lavori 2006
- **Quarta corsia Bergamo – Milano**
Importo lavori 307 milioni di €
Lavori in corso di consegna
- **Nuovo Asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (BREBEMI)**
Importo 774,6 milioni di Euro
Avvio lavori entro I° semestre 2005
- **Asse autostradale passante di Mestre.**
Importo lavori : 750 milioni di Euro.
Consegnati i lavori nel mese di aprile.
I lavori saranno completati entro il 2008
- **Sempre su questo corridoio insiste la città di Venezia in cui, dopo l'alluvione del 1966, cioè dopo 37 anni, non si era fatto nulla in termini di difesa organica e funzionale. 37 anni fa c'era stata un alluvione e sempre 37 anni fa c'era un**

fenomeno definito “acqua alta” che si ripeteva 5 – 6 volte l’anno; negli ultimi 10 anni questo fenomeno si ripete ormai 60 volte ogni anno. Ebbene è possibile vedere e toccare con mano il concreto avvio dei lavori, il concreto processo di difesa della laguna e della città.

Il CIPE ha approvato lo scorso anno il Mo.Se. (Modulo Sperimentale Elettromeccanico), ha già stanziato 450 milioni di €, nel 2002 ed ulteriori 709 milioni di € saranno approvati entro il mese di luglio 2004.

Entro il 2011 questa opera sarà completata.

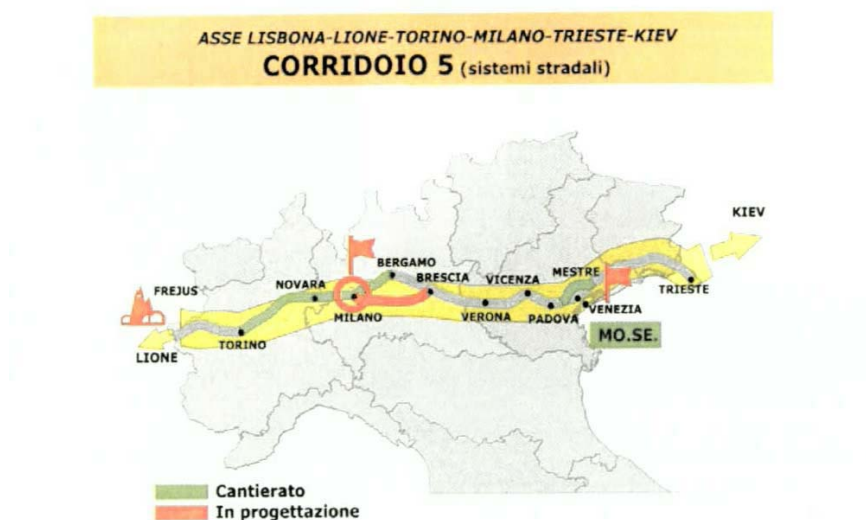


Figura 4 Corridoio n° 5 Sistemi stradali Stato dell’arte

L'asse
Berlino – Verona – Bologna – Roma – Napoli – Reggio Calabria – Palermo
(CORRIDOIO 1)

RETE FERROVIARIA

- **Il valico del Brennero.** Una galleria lunga 54 Km; un'opera che godrà del 20% delle risorse comunitarie e che sarà sottoposta alla approvazione del CIPE entro il corrente anno.

Accordo sottoscritto tra l'Italia e l'Austria il 30 aprile 2004 nel rispetto di quanto deciso in merito alla “dichiarazione di interesse comunitario”

I lavori inizieranno nel 2006 e termineranno nel 2015.

- **Rinnovo Asse ferroviario Fortezza – Verona .**
Lavori civili completati; interventi sull'impianto tecnologico in corso, si prevede il completamento entro il 2006.
- **Asse ferroviario Bologna – Verona**
Lavori in corso, completamento entro il 2006 escluso il ponte sul Po.
- **Asse ad alta velocità Bologna – Firenze.**
Avanzamento lavori al 68%.
Fine lavori anno 2008
- **Adeguamento asse ferroviario Firenze - Roma**
Lavori in corso. Completamento lavori 2007

- **Nodo metropolitano di Roma**
Appalto in corso lavori linea C e linea B1
- **Asse AV Roma – Napoli.**
Avanzamento lavori al 92%
Fine lavori 2005
- **Nodo di Napoli (metropolitana)**
Importo lavori autorizzati dal CIPE 380 milioni di €
In corso di realizzazione.
Fine lavori entro il 2006
- **Asse ferroviario Napoli – Battipaglia**
Lavori in corso
- **Alta velocità Salerno – Reggio Calabria**
In corso studio di fattibilità.
- **Ponte sullo Stretto di Messina.** È stata bandita la gara per il General Contractor che realizzerà il ponte.
I cantieri si apriranno nel 2006; la costruzione del ponte sarà ultimata nel 2012.
- **L'asse ferroviario Messina Palermo**
In corso appalto su seguenti due maxi lotti:
Fiumetorto – Ogliastrillo per un importo di 411 milioni di €
Ogliastrillo Castelbuono per un importo di 579 milioni di €
- **L'asse ferroviario Messina – Siracusa – Gela**
Progettazioni in corso e lavori in corso (avanzamento 20%)

- **Nodo metropolitano di Palermo**

In corso di realizzazione un passante ferroviario (Punta Raisi – Termini Imerese) ed il bando di gara per un sistema metropolitano leggero.



Figura 5 Corridoio n° 1 Sistemi ferroviari Stato dell'arte

RETE STRADALE

- **Variante di valico autostradale lungo l'asse Firenze – Bologna lavori cantierati per un importo di 2 miliardi di Euro.** Un asse progettato e realizzato negli anni sessanta per 6.000 veicoli giorno e che spesso oggi supera i 60.000 veicoli giorno. L'azzeramento dei vincoli che non consentivano l'avvio dei cantieri è avvenuto grazie alla Legge Obiettivo.
- **Raccordo anulare di Roma.**
Lavori in corso su 18 Km per un valore di 613 milioni di Euro
Fine lavori 2006
- **Pontina (Ostia – Formia).** Progettazione disponibile.
In corso esame da parte del CIPE
- **L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria, ridefinito in 6 maxilotti, di questi sono stati già aggiudicati 2 maxilotti per un importo pari a circa 1.900 milioni di Euro.** È in fase di approvazione un terzo lotto di 670 milioni di Euro. Entro l'anno saranno approvati ed appaltati gli altri 3 maxilotti e **nel 2008 sarà terminato l'intero asse autostradale.**
E' già aperto un cantiere e quanto prima sarà aperto il secondo.
- **Asse autostradale Messina Palermo. L'autostrada Palermo – Messina** (progettata nel lontano 1956 e mai completata), sarà terminata entro l'anno.
- **Asse autostradale Catania – Siracusa - Gela**
In fase di assegnazione lavori tratto Catania – Siracusa.
Importo approvato dal CIPE pari a 518 milioni di €



Figura 6 Corridoio n° 1 Sistemi stradali Stato dell'arte

L'asse Genova – Rotterdam (Corridoio dei 2 mari)

Su tale asse insistono i seguenti interventi:

- **Sempione:** studio di progettazione del valico. Piattaforma Sempione: concordato con la Svizzera e previsione di completamento entro il 2007.

- **Il progetto dell'asse ferroviario ad alta velocità Genova – Novara – Milano**
Approvato dal CIPE per un importo pari a 4,7 miliardi di Euro.
Autorizzato un primo volano di risorse pari a 310 milioni di Euro.
Apertura cantieri entro settembre 2004

- **Asse ferroviario Ventimiglia - Genova (tratta Andora – S. Lorenzo)**
Importo lavori in corso di 479 milioni di Euro
Fine lavori 2008

- **Nodo di Genova.** In corso progetti rete ferroviaria, stradale e metropolitana.



Figura 7 Corridoio dei due mari Sistemi ferroviari Stato dell'arte

Le autostrade del mare

E' senza dubbio la più grande iniziativa ambientalista, è la iniziativa più condivisa dalla nuova Europa, è l'iniziativa che fa scoprire al nostro Paese una nuova offerta modale, è una operazione che coinvolge molti soggetti: **gli autotrasportatori, gli armatori, le autorità portuali, l'ANAS, le concessionarie autostradali, le Ferrovie dello Stato, gli enti locali.**

Ebbene, in questi tre anni è stato possibile trasformare questa grande intuizione, in progettualità tecnico-amministrativa compiuta.

In realtà ci si è mossi su tre distinti fronti: quello **comunitario** (allargato ai 10 nuovi Paesi), quello **bilaterale** con i Paesi del Mediterraneo sempre della Unione Europea, quello strettamente **nazionale**.

A livello comunitario, attraverso il riconoscimento di due dei quattro progetti del Master Plan strettamente interconnessi con il nostro Paese. In realtà la cosa più innovativa sta nel fatto che tali reti possono godere delle risorse previste dal fondo destinato all'attuazione delle reti TEN e quindi si configurano come veri assi infrastrutturali. Gli interventi relativi a questa specifica area dovrebbero poter accedere ad un volano globale della Unione Europea stimato intorno a **1,8 miliardi di Euro**.

A livello bilaterale attraverso accordi sottoscritti con la Francia e la Spagna, il Portogallo e la Grecia.

A livello nazionale poi è stato possibile definire alcuni provvedimenti concreti che consentono risposte immediate alle esigenze più volte evidenziate dalla domanda di trasporto intermodale.

- **Il primo provvedimento (previsto dalla legge 166/2002)** stabilisce il concorso finanziario dello Stato agli oneri sostenuti dalle imprese armatoriali per gli investimenti connessi allo sviluppo del trasporto di corto raggio.
- **Il secondo provvedimento (previsto dalla legge 265/2002)** promuove, attraverso una sorta di “**ticket ecologico**”, l’imbarco di camion su navi per rotte prestabilite.
- **Un terzo provvedimento, è stato finalizzato allo stanziamento di 2 miliardi di Euro, per una rivisitazione funzionale dei nostri impianti portuali**, una rivisitazione mirata proprio a privilegiare le attività intermodali presenti nelle piastre logistiche portuali in modo da ottimizzare le soluzioni di continuità tra la rete stradale e ferroviaria e l’offerta di trasporto via mare.
- **Un quarto provvedimento è stato preso per dare organicità a questa serie di iniziative e per consentire al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti di svolgere, in modo più sistematico, il suo ruolo di catalizzatore e di coordinatore di soggetti pubblici e privati interessati ad una iniziativa così essenziale; si è cioè dato vita ad una apposita società denominata “Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.”.**

I tre corridoi prima descritti e la progettualità legata alle “Autostrade del mare” ci hanno consentito la costruzione di una politica organica mirata alla soluzione di una emergenza che diventa sempre più drammatica: **il transito attraverso le alpi.**

Nel 1967, come detto in precedenza, transitavano lungo l’arco alpino **19 milioni di tonnellate di merci**, lo scorso anno ne sono transitate **130 milioni di tonnellate**; dal 67 ad oggi non si è realizzato nessun nuovo valico.

La chiusura del Bianco, a seguito dell'incendio verificatosi all'interno della galleria nel marzo del 1999, ha prodotto un danno di 3 miliardi di Euro, tanto più rilevante perché imputabile essenzialmente al solo sistema produttivo del nostro Paese..

È stata così elevata a sistema la politica dei valichi ed in questa azione strategica è stato raggiunto il consenso di tutti i Paesi della Unione Europea, in particolare, l'arco alpino e il sistema montuoso dei Pirenei, sono diventati vincoli strutturali ritenuti, dall'intera Unione Europea, ostativi della competitività e del libero mercato.

I valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero diventano così le priorità determinanti per evitare, entro pochi anni, la saturazione dell'arco alpino.

I valichi progettati ed in fase di approvazione sono tutti ferroviari e godranno tutti, in modo preferenziale, del contributo della Unione Europea che, come detto prima, è pari al 20%.

7. Le altre aree del Paese direttamente integrate con il tessuto infrastrutturale dell'Europa

Gli altri assi del Paese sono strettamente interrelati con i corridoi prima descritti e costituiscono davvero una rete organica con i nodi chiave della mobilità: porti, interporti ed aeroporti. Cioè gli HUB, nodi chiave della crescita e dello sviluppo del Paese.