

**SOTTOSCRIZIONE DELLA DICHIARAZIONE DI INTENTI  
RELATIVA AL CORRIDOIO**

**BERLINO – PALERMO**

**CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA TRATTA**

**MONACO E VERONA**

**INTEREVENTO DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

**SENATORE ALTERO MATTEOLI**

**18 MAGGIO 2009**

Voglio ribadire la rilevanza del Memorandum che andiamo a sottoscrivere. Lo voglio fare perché, a mio avviso, tale atto rappresenta, un punto di svolta rispetto alla lunga fase programmatica e pre-progettuale che ha caratterizzato, in particolare, la Galleria di Base del Brennero e le sue linee d'accesso.

Rispetto ai Corridoi comunitari, per la prima volta, si giunge alla firma di un atto che definisce, in modo capillare, le varie sequenze operative che consentono di passare dal Tunnel pilota in fase di realizzazione, alla reale esecuzione dell'opera.

Tutto questo all'interno di un Piano coordinato di politica dei trasporti da oggi al 2020 in grado di creare le condizioni per la piena utilizzazione delle nuove infrastrutture del Corridoio.

Con la firma del Memorandum si confermano quattro precisi impegni:

- 1) La convinta e rafforzata volontà dell'Unione europea a dare al Corridoio 1 Berlino - Palermo non solo una precisa rilevanza strategica ma, con la Galleria di Base del Brennero, un pieno riconoscimento della incisività economica dell'intervento nell'intero assetto comunitario

- 2) Una chiara volontà finanziaria; in fondo per il Tunnel del Brennero si conferma, ancora una volta, quanto deliberato dal Parlamento Europeo nella seduta del 2~~4~~ aprile 2004; in quella occasione il Parlamento approvò il documento della Commissione Europea redatto da un Gruppo ad Alto Livello coordinato da Karel Van Miert, nel quale si prevedeva un coinvolgimento finanziario dell'Unione Europea del 20%;
- 3) La identificazione sempre più certa dei costi e, quindi, il contestuale coinvolgimento di istituzioni finanziarie per dare piena garanzia di copertura economica;
- 4) Un chiaro e convinto convincimento sulla dimensione contrattuale, su quella legata alla interoperabilità della rete ferroviaria, su quella relativa alle cadenze temporali che caratterizzeranno da ora in poi la evoluzione dell'intero intervento. Tale convincimento è confermato dalla sottoscrizione di tre ministri e quindi, indirettamente da tre governi, dal Vicepresidente della Commissione Europea Tajani, da Van Miert, dai Presidenti delle Province interessate nonché dai responsabili delle Reti Ferroviarie italiane, tedesche e austriache .

Consentitemi di rivolgere un ringraziamento particolare al Vice Presidente Tajani per la Sua convinta e sistematica attenzione, alla tematica delle reti TEN – T ed in particolare alle emergenze legate al sistema dei valichi europei. Un'attenzione confermata nella seduta del Consiglio dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea il 30 marzo scorso; in tale occasione la Commissione, infatti, ha avviato un attento monitoraggio delle reti TEN e tale lavoro sicuramente metterà in evidenza la esigenza di un maggiore coinvolgimento finanziario

della Unione Europea soprattutto nella realizzazione di opere essenziali per la crescita e lo sviluppo non di un Paese ma dell'intera Unione Europea.

Non possiamo infatti dimenticare che con la realizzazione della Galleria di Base noi diamo fluidità ad un volume di traffico delle merci che nei prossimi cinque anni rappresenterà oltre il 25% dell'intera movimentazione comunitaria.

Per quanto concerne il mio Paese confermo gli impegni e le scadenze precisate nel Memorandum ed in particolare ricordo, come comunicato formalmente nella seduta del CIPE dell'8 maggio scorso, che

- **nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria**, che il CIPE esaminerà entro giugno ed il Parlamento approverà entro luglio, **sarà indicata formalmente la esigenza finanziaria della parte italiana pari a 2.860 milioni di euro**. Tale esigenza finanziaria sarà, per tale data, supportata da un primo modello finanziario
- **entro il 30 maggio**, in modo da essere parte integrante dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, **sarà sottoposto all'approvazione del CIPE il progetto del Brennero sia tecnicamente che finanziariamente**;
- **entro il 30 settembre 2009 il Disegno di legge Finanziaria**, come previsto dalla Legge Obiettivo, **indicherà come garantire la competenza e la cassa per onorare quanto previsto nel primo richiamato Documento di Programmazione Economica e Finanziaria**

Colgo, infine, l'occasione per ricordare il forte impegno dell'Italia nella realizzazione di tutti segmenti ferroviari che caratterizzano il Corridoio 1. In proposito ritengo opportuno ricordare al Vice Presidente Tajani che ad oggi l'impegno globale dell'Italia su tale Asse ammonta a **59,2 miliardi di €**. Tale volano di risorse si articola in due distinte aree tipologiche: quella stradale e quella ferroviaria.

Nel comparto stradale sono stati redatti progetti per **27,2 miliardi di € di cui approvati 24,2 miliardi di € e di tale ultimo valore 18 miliardi di € sono relativi a opere già cantierate e 6,2 miliardi di € di opere già completate.**

Nel comparto ferroviario sono stati redatti progetti per **32 miliardi di € di cui approvati 26 miliardi di € e di tale ultimo valore 17 miliardi di € sono relativi a opere già cantierate e 9 miliardi di € di opere già completate.**

Voglio concludere ricordando che su tale Corridoio sono presenti tre interventi di elevato spessore ingegneristico: il tunnel ferroviario del Brennero, il nuovo asse ferroviario Firenze – Bologna (78 Km di galleria) già terminato, il ponte sullo Stretto di Messina i cui lavori saranno avviati entro il prossimo anno.

Tre segmenti che penso rappresentano un orgoglio strategico della Unione Europea.