

**“LIBERALIZZAZIONE E COMPETIZIONE: LO SVILUPPO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI FERROVIARI IN EUROPA E IN ITALIA”**

Roma, Ara Pacis  
21 aprile 2009

***Dalla TAV alle TEN-T in Italia: programmi, progetti,  
consenso e finanziamento***

**Paolo Costa**, Presidente della Commissione Trasporti e Turismo,  
Parlamento Europeo

**1. Introduzione**

La liberalizzazione dei mercati dei servizi di trasporto in Europa, sotto forma di libertà di accesso ai mercati nazionali dei singoli Stati membri da parte di operatori non residenti, preparata dalla piena interoperabilità tecnica e normativa di infrastrutture, strutture, materiali e gestioni e, ove necessario, dalla interconnessione fisica delle reti, è obiettivo inscritto nei trattati europei fin dalla loro prima versione di Roma del 1957.

La costruzione del mercato unico interno, il *core business* dell'Unione europea, solo oggi da ampliare alla luce delle ulteriori sfide imposte dai processi di globalizzazione, dipendeva e dipende in modo decisivo dalla fluidità dei trasporti di merci e persone (ma anche capitali e informazioni) entro l'intero spazio dell'Unione e, quindi, anche dalla unificazione dei mercati interni dei servizi di trasporto.

Un obiettivo chiaro e indiscusso che non è stato, come è noto, perseguito con coerente determinazione.

L'unificazione europea dei mercati di trasporto ha incontrato enormi resistenze tanto da non essere ancora compiuta ad oltre 50 anni dall'annuncio. Basti ricordare che nei primi anni '80 dello scorso secolo il Parlamento europeo arrivò a denunciare il Consiglio europeo davanti alla Corte di giustizia per inadempienza <sup>(1)</sup> e che solo dopo la condanna inflitta dalla Corte al Consiglio, nel 1985, la politica comune dei trasporti cominciò a fare passi riconoscibili.

Una storia tutt'altro che compiuta se si considera che pochi giorni fa il Parlamento europeo ha approvato un ulteriore rinvio della liberalizzazione del "cabotaggio" stradale di merci <sup>(2)</sup> lasciando alla Commissione europea la possibilità di ritornare sull'argomento dopo il 2013 e, fatto che ci riguarda più da vicino, solo dal 1 gennaio 2010 potremo godere della liberalizzazione del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri, mentre solo dal 1 gennaio 2012 verrà liberalizzato il "cabotaggio" ed entro il 31 dicembre 2012 avremo notizie sulle intenzioni della Commissione circa la possibile apertura dei mercati ferroviari passeggeri nazionali. **(Vedi Fig. 1).**

In uno scenario così incerto e variegato, anche solo per restare al settore ferroviario, la compresenza di mercati ferroviari nazionali a diverso grado di protezione formale ( liberalizzazione), tecnica (interoperabilità), o infrastrutturale (interconnessione delle reti), crea condizioni operative per i gestori di servizi ferroviari molto diverse da Paese a Paese e molto lontane da quel *level plain field* sul quale secondo gli auspici del trattato di Roma del 1957 dovrebbero giocare tutti gli operatori europei.

L'Italia non fa eccezione.

L'instabilità perdurante del quadro normativo europeo e nazionale, l'evoluzione delle esigenze del mercato, e non solo -- stante la necessità di affiancare agli obiettivi di efficienza anche quelli di sostenibilità ambientale e di sicurezza nella fornitura dei servizi di trasporto-- e la necessità di passare dalla sola prospettiva di interconnessione interna europea a quella di interconnessione

---

<sup>1)</sup> "la legislazione comune in materia [di trasporto] è stata finora una accozzaglia sconnessa e a-sistematica di misure isolate e in nessun modo si può affermare che il settore operi nel quadro di una politica comune dei trasporti". A. Carossino, La politica comune dei trasporti. Rapporto al Parlamento Europeo. Doc 1 -996/81, 15 febbraio 1982

<sup>2)</sup> Regolamento CE 2007/99- che fissa le norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada votato al Parlamento europeo il 23 aprile 2009

dell'intera Europa con i mercati del resto del mondo, comportano continui adattamenti delle strategie di ogni decisore politico e gestionale su tutti i piani. Compresi i programmi di medio-lungo periodo di arricchimento ed ammodernamento delle infrastrutture che, per comodità, per la ferrovia possiamo leggere in termini del passaggio dal progetto italiano del treno ad alta velocità (TAV), al progetto europeo di ammodernamento ferroviario implicito nella creazione delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T). Una rilettura della TAV entro le TEN-T da fare, oggi, non più solo per adattare la prima alle decisioni prese a Bruxelles nel 2004, ma , e ancor più, per rapportarci con quella revisione delle TEN-T prevista per il 2010. **(Vedi Fig. 2)**

L'Italia ha più di ogni altro Stato membro la necessità di tradurre i successi che si vanno finalmente conseguendo sul piano della TAV in termini di TEN-T; perché solo così si possono affrontare e risolvere i problemi dell'attraversamento efficiente e sostenibile delle Alpi, del collegamento est-ovest dell'Europa lungo la pianura Padana e della connessione dei mercati italiani, in quanto mercati europei, col resto del mondo, con l'opportunità – peraltro tutt'altro che automatica - di acquisire quella funzione di porta europea sul mondo, che la sua collocazione mediterranea potrebbe consentirgli.

È questo il tema strategico da affrontare con determinazione, che, per non restare velleitario, non può non essere accompagnato dalla prospettazione di soluzioni per i problemi, tutti italiani, di realizzazione delle infrastrutture necessarie entro i tempi previsti. Soluzioni indispensabili perché si eviti il “triangolo delle Bermude delle infrastrutture”: il pericolo mortale che il “vascello” di ogni opera infrastrutturale italiana di una certa importanza vada a sbattere contro gli “scogli” del consenso (mancato), del finanziamento (ritardato) e della gestione (tormentata) di ogni appalto.

## **2. Dalla TAV alle TEN-T 2004**

La TAV era un progetto già maturo trent'anni fa, pensato a fini interni italiani come una grande T che avrebbe dovuto collegare, con nuove infrastrutture adatte ai treni veloci, Torino con Venezia e Milano con Napoli, creando su queste tratte un quadruplicamento di fatto dei binari e quindi l'alta capacità necessaria per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci. Un'alta capacità competitiva, pensata anche per sottrarre traffico merci alla strada, in una prospettiva di

maggior sostenibilità della movimentazione di merci.

Oggi disponiamo della Milano-Napoli - nel frattempo estesa fino a Salerno -, e tra breve potremo disporre di una Torino-Napoli, velocizzata ulteriormente sul tratto Bologna-Firenze; ma resta tutto da realizzare il braccio verso est, fra Milano e Venezia, per il quale non sono ancora prevedibili date certe di completamento.

Ma al di là della necessità di ovviare al più presto a questo problema nazionale e dare effettiva piena connessione con il resto del sistema nazionale al Nordest italiano -- che già negli anni del primo concepimento della TAV, ma ancor più nel trentennio di sua gestazione, ha acquisito un peso relativo crescente come origine o destinazione di traffici sia di persone sia di merci con l'Italia, l'Europa e il mondo-- oggi si tratta soprattutto di rileggere il completamento di quel progetto e gli ulteriori enormi sforzi infrastrutturali che il nostro Paese deve fare per conseguire gli obiettivi definiti con l'accordo europeo del 2004 di integrazione dell'Italia in Europa, prima di passare a negoziare nei prossimi mesi gli obiettivi che dovranno entrare nell'accordo europeo del 2010.

Come è noto i progetti TEN- T di interesse italiano assurti a livelli di progetti prioritari di interesse europeo con la decisione UE 884 del 2004 riguardano la tratta Brennero-Palermo del Progetto prioritario 1 (Berlino- Palermo), la tratta Frejus- Torino- Milano- Venezia-Trieste- Divaccia del Progetto prioritario 6 (Lione- Budapest- confine ucraino), e la tratta Genova - confine svizzero del Progetto prioritario 24 (corridoio ERTMS A Genova-Rotterdam), oltre alle "autostrade del mare" mediterranee. **(Vedi Fig. 3).**

Con quella decisione venivano assunti al rango di problemi di "preminente interesse europeo" sia l'attraversamento ferroviario delle Alpi con i trafori del Frejus, del Loetchberg, del Gottardo e del Brennero --tutti concepiti "alla svizzera" come "ferrovie di pianura sotto i monti"--, sia l'attraversamento est- ovest della pianura padana --così collegata sia ai mercati francesi e della penisola iberica, da un lato, sia a quelli dell'Europa dell'est, dall'altro - che realizza la connessione intereuropea est-ovest anche al di sotto delle Alpi.

In quella decisione, e soprattutto nella lettura che di essa dava la sua protagonista principale, la compianta Commissaria europea ai trasporti Loyola de Palacio, si faceva poi già timidamente cenno a quello che sarebbe diventato uno dei temi centrali della strategia infrastrutturale europea dei nostri anni: il collegamento della rete transeuropea di trasporto ferroviaria con i porti e gli

aeroporti per connettere l'Europa con il resto del mondo <sup>(3)</sup>. L'insistenza nel voler connettere il porto di Genova e gli altri porti alto tirrenici, anche attraverso il "terzo valico", sia al Progetto prioritario 6 verso Lione sia lungo il PP24 e attraverso la Svizzera con il cuore dell'Europa e quella di voler collegare i porti alto adriatici di Ravenna, Venezia e Trieste (ma anche di Koper e Rijeka) sia al PP1 tramite gli interporti di Bologna, Verona e Padova, sia ovviamente al PP6, anticipavano il tema dell'alimentazione da sud, dal Mediterraneo, dell' Europa centrale e ancor più dell'Europa centro-orientale per i traffici da e per l'Estremo oriente.

Dal 2004 ad oggi i progetti TEN-T europei, diversi da quelli coincidenti con la TAV, sono avanzati regolarmente sulla tratta transfrontaliera Innsbruck-Bolzano e più lentamente sulla Trieste/Koper-Divaccia. I problemi che hanno ritardato la Torino-Lione sono noti al grande pubblico, mentre quelli relativi alla tratta Salerno-Palermo hanno subito i ritardi propri di un mercato ferroviario meridionale poco florido, anche se si sono arricchiti degli avanzamenti progettuali sulla tratta Napoli-Bari che, a livello governativo italiano, tiene viva la speranza di recuperare alle priorità europee il Corridoio paneuropeo VIII da Bari a Durazzo e Varna sul Mar Nero.

### 3. Dalle TEN-T 2004 alle TEN-T 2010

Come si presenta il quadro strategico della modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie italiane alla revisione TEN-T del 2010?

Si può affermare che l'impianto è solido e che gli adattamenti possibili e probabili riguardano più opportunità da cogliere che errori da correggere.

Le decisioni in corso di affidare al coordinamento dei responsabili europei dei Progetti prioritari TEN-T i corridoi "interoperabili" prioritari ERTMS <sup>(4)</sup><sup>(5)</sup> (**Vedi Fig.**

---

<sup>3)</sup> Non e' un caso che, smessi i panni di Commissaria, Loyola de Palacio avesse accettato di fare il coordinatore TEN-T proprio del Progetto prioritario 6, Lione-Budapest-confine ucraino, che aveva la "peculiarità" di collegarsi alla portualità alto adriatica, la più vicina al cuore della "nuova Europa"

<sup>4)</sup> i corridoi interoperabili ERTMS sono i percorso ferroviari che l'UE intende prioritariamente dotare dello stesso sistema di segnalamento e controllo in modo da abbattere una delle barriere tecniche che separano le reti ferroviarie nazionali e rendere il traffico più fluido e sicuro.

<sup>5)</sup> Il corridoio ERTMS A, Rotterdam-Genova, resta affidato a Karel Vinck, coordinatore TEN-T del PP24 Rotterdam/Anversa-Lione/Genova; il corridoio ERTMS B, Stoccolma-Napoli, viene affidato a Karel Van Miert,I

4), la procedura in corso <sup>(6)</sup> per l'individuazione entro un anno di "corridoi ferroviari merci", e i "corridoi verdi" nell'ambito della logistica del trasporto merci pensati come una delle iniziative a favore di trasporti ecocompatibili <sup>(7)</sup>, le proposte di estensione o modifica dei progetti prioritari TEN-T del 2004 già avanzati da alcuni Stati membri, assieme all'impegno già assunto dall'Unione europea di collegare la rete ferroviaria continentale ai porti di maggiore interscambio con il resto del mondo, costituiscono altrettanti input per la revisione TEN-T del 2010.

Le condizioni attuali e le prospettive del mercato ferroviario in Italia sono, poi, l'input interno del quale partire.

Sotto il profilo del trasporto passeggeri è evidente che la realizzazione di infrastrutture capaci di sostenere treni veloci attraverso i tunnel del Frejus, quelli svizzeri del Gottardo e del Loetschberg, e del Brennero oltre che lungo la tratta Milano- Venezia- Trieste- Divaccia- Lubiana, una volta completata, consentirebbe di centrare su Milano un sistema di relazioni AV scandito sul limite delle 3, 4 ore in grado di competere con collegamenti aerei sulle stesse distanze **(vedi Fig.5)**.

Relazioni cooperative, invece che competitive, treno-aereo si avrebbero solo puntando su una più stretta integrazione tra aeroporti e stazioni AV, meglio se ospitate negli aeroporti stessi. **(Vedi Fig.6)**.

Ma le novità più profonde che si possono attendere dalla revisione delle TEN-T riguardano il trasporto ferroviario merci e la possibilità del suo sviluppo sul binomio mare- ferrovia.

La realtà del cargo ferroviario in Italia oggi rende sempre più evidente che si tratta realisticamente di un tema quasi esclusivamente centro settentrionale. **(Vedi Fig. 7)**

Le necessità di alimentazione dei mercati centro meridionali italiani non giustificano oggi volumi di traffico da servire convenientemente via ferrovia, stante l'alternativa "verde" di servire via mare le principali aree metropolitane centro meridionali di Roma, Napoli, Bari, Cagliari, Palermo e Catania, e la pervasività del trasporto stradale.

Il mercato ferroviario merci italiano coincide quasi completamente con la

---

Coordinatore TEN-T del PP1, Berlino-Palermo; il corridoio ERTMS D, Valancia-Budapest, viene affidato a Jan Brinkhorst, coordinatore TEN-T del PP6, Lione-Budapest-confine ucraino

<sup>6)</sup> prevista dal Regolamento CE (COM 852/11.12.08) votato in TRAN lo scorso marzo

<sup>7)</sup> COM 2008/433)

pianura padano veneta; mentre –e questa è la novità da sfruttare-- si aprono concrete prospettive di alimentare dai porti italiani dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico i mercati europei.

L'ipotesi “europea” di infrastrutturazione multimodale di un vero e proprio corridoio tra l'alto Adriatico e il Baltico che svolga per l'Europa centro orientale le funzioni che il Genova-Rotterdam svolge tra l'Alto Tirreno e il Mar del Nord costituisce invece la novità strategica più rilevante e conseguente al progressivo, per quanto lento, spostarsi del baricentro economico europeo verso est dopo l'allargamento dell'Unione del 2004 e del 2006. **(Vedi Fig. 8)**

La crescita delle economie della nuova Europa <sup>(8)</sup> e l'apertura, tramite le stesse, dei mercati della Bielorussia, dell'Ucraina, della Moldavia e della Russia stanno alla base della proposta sostenuta dal governo austriaco, ma anche altri Stati membri dell'Europa centro-orientale come la Cechia, la Slovacchia e la Polonia <sup>(9)</sup>, di estendere verso sud il PP 23, Danzica-Vienna, arrivando attraverso Tarvisio fino a Bologna. **(Vedi Fig. 9)**

L'interesse dell'Unione europea a questo progetto sta nella evidente necessità di organizzare l'alimentazione da Sud, dai porti mediterranei, dei mercati centro-europei evitando gli “insostenibili” attraversamenti dell'Europa che si presentano alimentando gli stessi mercati dai porti del mar del Nord; e ottenendo anche di mettere in concorrenza i porti alto adriatici con i porti baltici e quelli del mar Nero per la conquista dei mercati dell'Europa orientale e segnatamente di quello russo.

L'interesse italiano, che coincide con quello sloveno e croato, sta nel veder crescere ulteriormente l'intermediazione portuale dell'Alto Adriatico, che ha ormai raggiunto lo stesso volume di traffico dell'Alto Tirreno italiano, e nel cercare di riorientare verso i porti italiani il mercato interno padano- veneto oggi ancora costretto a servirsi in larga misura dei porti di Rotterdam che Anversa **(vedi Fig. 10)**.

#### **4. Il triangolo delle Bermude delle infrastrutture**

Ma perché tutto questo non rimanga un libro dei sogni, perché si possa pensare di adeguare anche le infrastrutture ferroviarie italiane in tempi coerenti

---

<sup>8)</sup> quella strutturale che prescinde dai problemi generati dalla crisi finanziaria ed economica mondiale in corso.

<sup>9)</sup> oltre alle istituzioni regionali polacche, ceche, slovacche e italiane, aderenti al progetto SONORA

con l'urgenza oggi già evidente occorre un vero cambio di passo sulle modalità e i tempi di realizzazione delle infrastrutture una volta che queste siano state individuate e si sia deciso di puntare su di esse. Occorre attrezzarsi per evitare quel "triangolo delle Bermude delle infrastrutture", compreso tra gli scogli delle "regole", del "consenso" e del "finanziamento" nel quale occorre innanzitutto evitare che ogni scoglio cerchi di imputare la colpa di eventuali "naufragi infrastrutturali" agli altri due. Si tratta di completare e perfezionare l'apparato normativo e amministrativo avviato con la "legge obiettivo".

In sostanza:

Circa le **regole** occorre:

- a) "chiudere" il programma di opere strategiche ferroviarie –nel nostro caso appena si sarà conclusa la revisione TEN-T del 2010-- e autorizzarne la progettazione anche in carenza di finanziamento totale dell'opera: lo status di Progetto prioritario europeo deve bastare per giustificare le spese di progettazione
- b) allineare la qualità di progettazione a quella richiesta per es. nei progetti USA (un progetto più dettagliato diminuisce gli spazi di potenziale contenzioso sia in aggiudicazione, sia in realizzazione)
- c) riequilibrare i poteri della stazione appaltante rispetto alle ditte appaltatrici: una amministrazione che si dota di stazioni appaltanti all'altezza del compito rende, per esempio, il ricorso al "general contractor" un fatto fisiologico e condizione di ricorso ai PPP (Partnership Pubblico Privata) e non patologico
- d) rafforzare ed utilizzare i criteri di esclusione dall'aggiudicazione per "offerta anomala" (che si presenta sia se la gara è al "massimo ribasso" sia se la stessa riguarda l'offerta "economicamente più vantaggiosa"!)

Circa il **consenso**, occorre:

- a) prevedere, per le opere nuove, una procedura di inchiesta pubblica (alla francese) anziché una strategia DAD (decidi, annuncia, difendi) e consentire l'espressione di pareri --mai di diritti di veto—in tempi e modi pre-definiti;
- b) valorizzare per le opere di interesse nazionale l'intesa Stato-Regione (con lo Stato che raccoglie i pareri, se previsti, dell'Unione europea e la Regione che raccoglie i pareri se previsti di Province e Comuni);



c) prevedere una regola di chiusura di ultima istanza (decisione del Consiglio dei ministri integrato dal Presidente della regione competente) in caso di impasse nell'intesa Stato-Regione

d) definire i limiti della democrazia di prossimità che decide sui progetti di esclusivo interesse locale (la scuola elementare o la discarica comunale), ma dà solo pareri sui progetti di interesse "anche" locale come quelli del programma TEN-T.

Il rispetto della distinzione tra il livello di governo che decide e quelli che danno solo pareri rende meno drammatico il tema del riparto delle competenze sulle opere pubbliche tra Stato, Regioni e Enti locali. Il titolo V della Costituzione va comunque rivisto per dare spazio alla categoria delle opere –poche– di "interesse nazionale europeo".

Circa il **finanziamento**, occorre

a) insistere per il ricorso a un **fondo "sovrano" europeo** per il finanziamento delle infrastrutture di "interesse europeo". Le risorse anche quelle attualmente messe a disposizione dall'Italia e dall'UE per il superamento della crisi tramite il finanziamento della spesa in investimenti infrastrutturali non sono sufficienti. Le ragioni di tanta timidezza finanziaria sono note; per l'Italia, un deficit spending più aggressivo comporterebbe la sua copertura con un maggior debito che un Paese come il nostro, con debito pubblico già di oltre 1600 miliardi di euro, non può permettersi; per l'UE, tali ragioni stanno principalmente nella "paura dell'integrazione finanziaria", che attanaglia soprattutto la Germania.

Per superare l'ostacolo occorre ricorrere a forme di finanziamento di detta spesa in investimenti che non comprometta la stabilità finanziaria o addirittura monetaria europea.

La soluzione razionale nell'interesse dell'intera Europa non può che stare nella assunzione di una maggior responsabilità diretta da parte dell'Unione europea.

A maggior garanzia dei Paesi che temono che questa politica porti i Paesi finanziariamente virtuosi ad addossarsi i problemi dei Paesi che finanziariamente virtuosi non sono (o non sono stati), si può immaginare che la garanzia europea sia temporanea e che il “fondo sovrano europeo” venga utilizzato solo per co-finanziare progetti in partnership pubblico privata.

Ma come stimolare la **partnership tra pubblico e privato**, PPP, di fronte ad opere fredde come gli investimenti in infrastrutture ferroviarie?

L’Unione deve impegnarsi a creare le condizioni per il massimo coinvolgimento del capitale privato nel finanziamento dei Progetti prioritari TEN-T estendendo al campo delle infrastrutture di trasporto terrestre le esperienze acquisite nel campo delle infrastrutture energetiche, idriche e di telecomunicazione.

A tal fine:

--definisce un quadro giuridico favorevole al ricorso a forme di PPP (Partnership Pubblico Privato) contrattuali riconducibili alla tipologia DBFM (Designing, building, financing and maintaining) basata su pagamenti unitari : PPP di disponibilità;

--introduce accanto allo « strumento di garanzia sui prestiti » che assiste le PPP basate sui diritti d’utenza uno « strumento di garanzia di disponibilità » a sostegno delle PPP di disponibilità e del differimento effettivo e contabile dell’indebitamento che esso comporta.

Il differimento dell’indebitamento pubblico è oggi di fatto favorito dal regolamento Eurostat del 2004, *per il* quale il PPP è definito come un contratto a lungo termine in cui il rischio di costruzione e il rischio di disponibilità , nel caso del DBFM, è trasferito al settore privato. Qualsiasi sopravvenienza passiva derivante da un siffatto accordo potrà/dovrà essere contabilizzata fuori bilancio.

Il PPP di disponibilità è lo strumento che consente di addossare per tutto il periodo della costruzione l’onere e la responsabilità finanziaria dell’opera al partner privato. Il partner pubblico dovrà effettivamente sostenere il pagamento della sopravvenienza passiva solo al momento dell’accertata disponibilità. Una sapiente gestione di questa tipologia di contratti può risolvere almeno in parte i nostri problemi.

**“LIBERALIZZAZIONE E COMPETIZIONE: LO SVILUPPO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI FERROVIARI IN EUROPA E IN ITALIA”**

Roma, Ara Pacis  
21 aprile 2009

***Dalla TAV alle TEN-T in Italia: programmi, progetti,  
consenso e finanziamento***

**Paolo Costa**, Presidente della Commissione Trasporti e Turismo,  
Parlamento Europeo

**LISTA DELLE FIGURE**

- FIG. 1 - I tempi della liberalizzazione ferroviaria e del cabotaggio stradale
- FIG. 2 - TAV originaria e sottoinsieme TEN-T in Italia
- FIG. 3 - La parte italiana dei progetti prioritari TEN-T
- FIG. 4 - Progetti prioritari TEN-T e Corridoi ERTMS
- FIG. 5 - Isocrone con treni a 150 Km/h
- FIG. 6 - La rete TEN-T e gli aeroporti italiani
- FIG. 7 - Trasporto Merci di mercato e servizi sussidiati
- FIG. 8 - Banana Blu e Zucca Gialla
- FIG. 9 - Dall'Adriatico al Baltico: l'estensione del PP 23 da Vienna a Bologna
- FIG. 10 - Traffici portuali Alto Tirreno e Alto Adriatico a confronto

## I tempi della liberalizzazione ferroviaria....

### Liberalisation of passenger rail market (Directive 2007/58/CE):

<b>Sector</b>	<b>Date of liberalisation</b>
International passenger transport	1 January 2010.
National passenger transport	At the latest on 31 December 2012, the Commission will submit a report on future potential market opening.
Cabotage	1 January 2012.

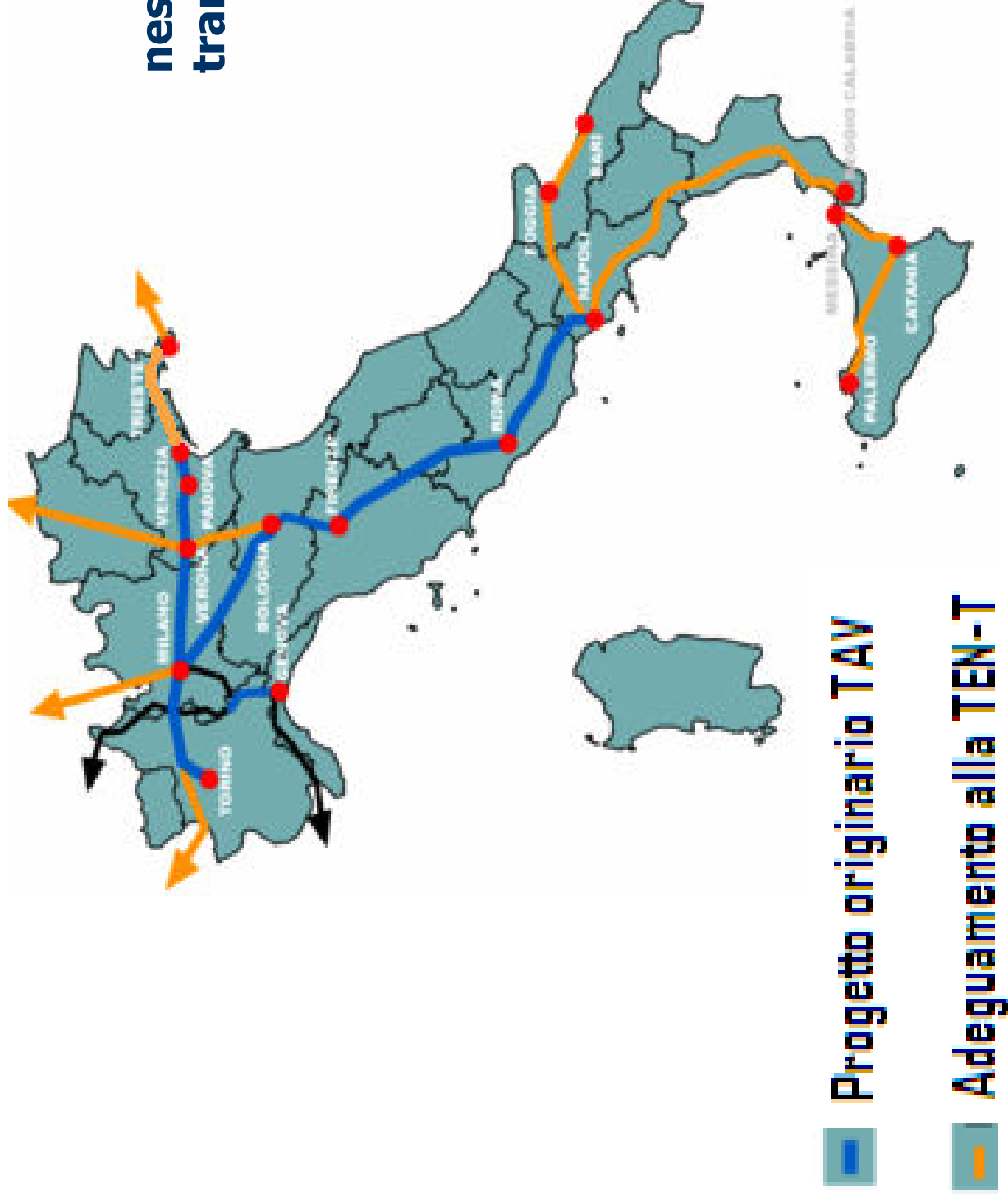
### Liberalisation of of freight rail market (Directive 2004/51/CE):

<b>Sector</b>	<b>Date of liberalisation</b>
International transport	15 March 2008 (equal access to the whole European rail network for international freight services).
National transport	1 January 2007.

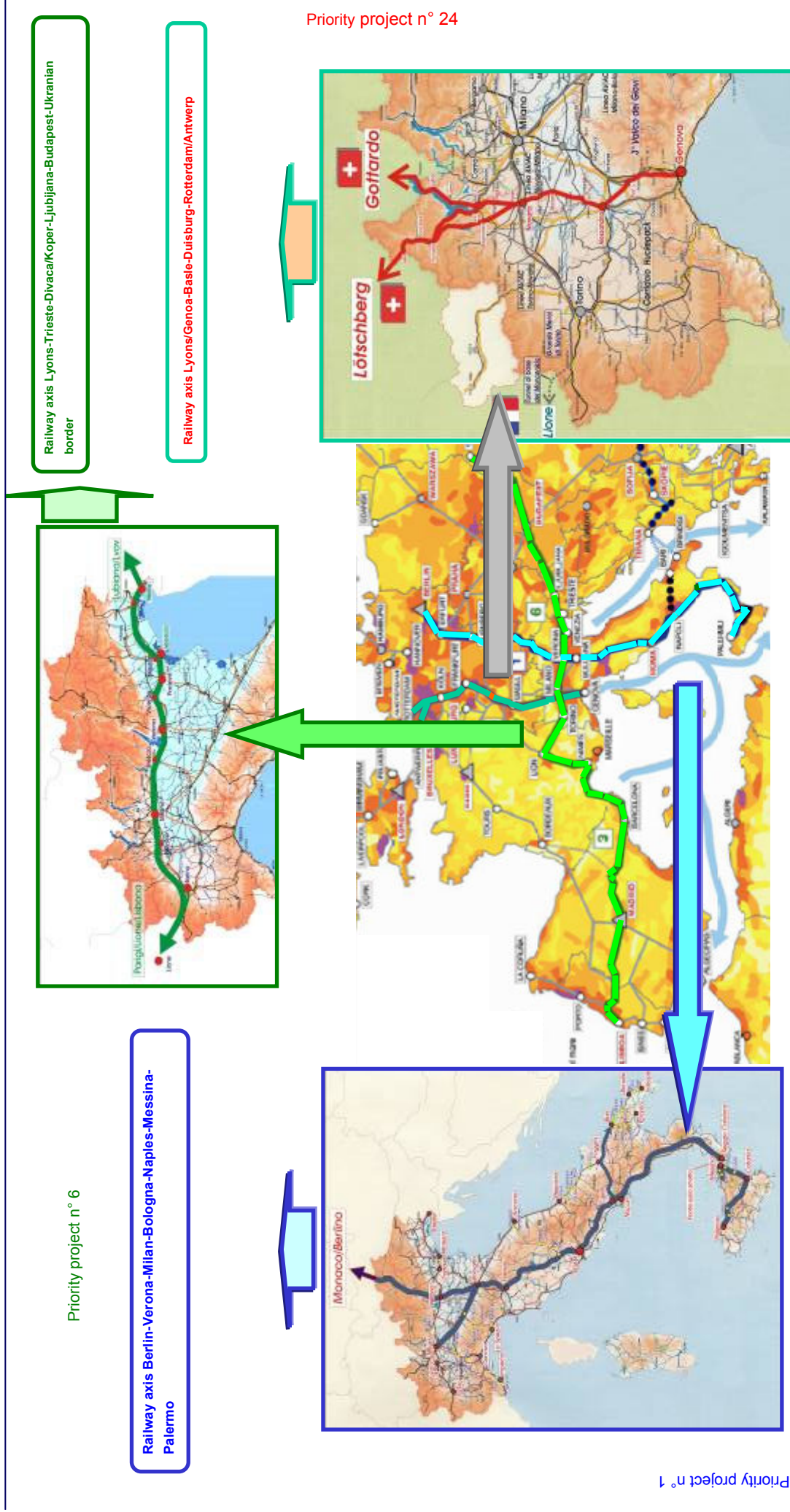
....e del cabotaggio stradale :

eventuale proposta della Commissione per l'apertura completa dopo il 2013

## TAV originaria e sottoinsieme TEN-T in Italia:



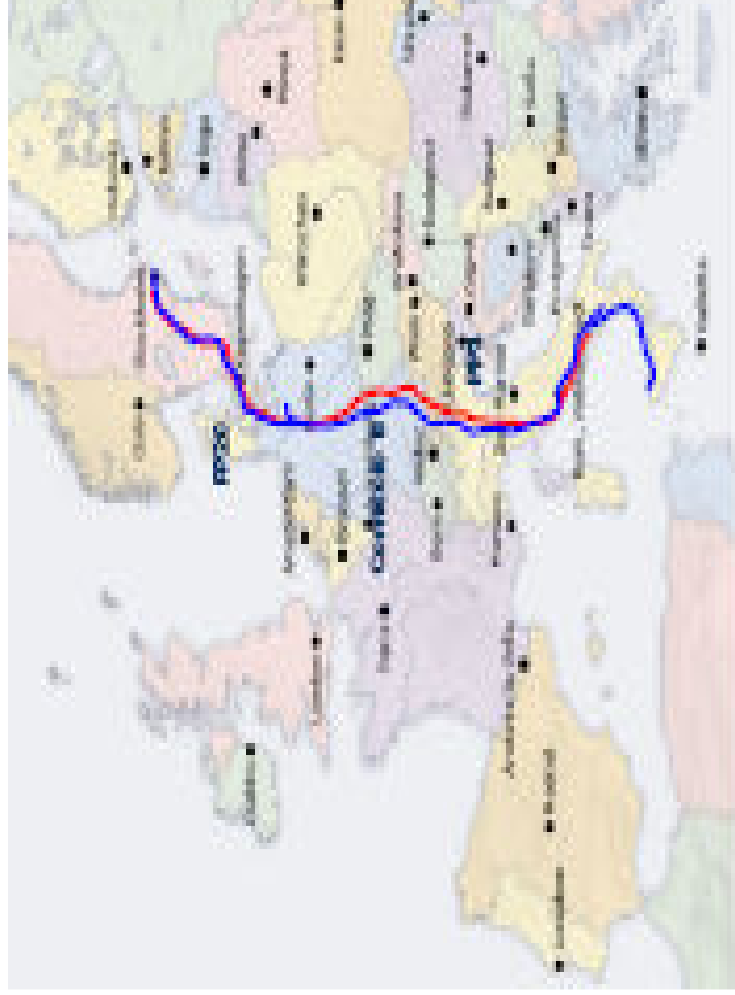
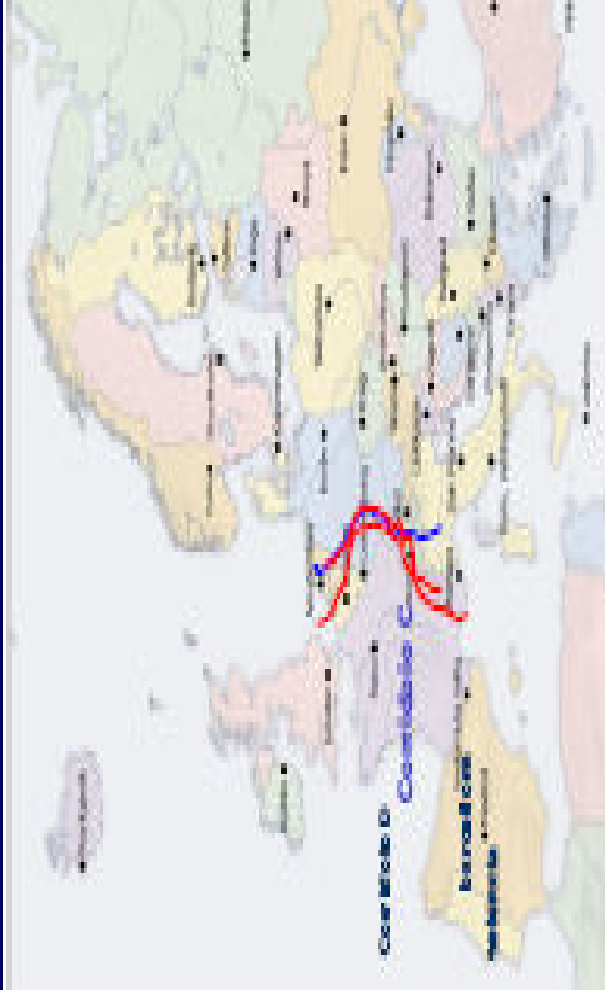
La parte italiana dei progetti prioritari TEN-T



## Progetti prioritari TEN-T e Corridoi ERTMS

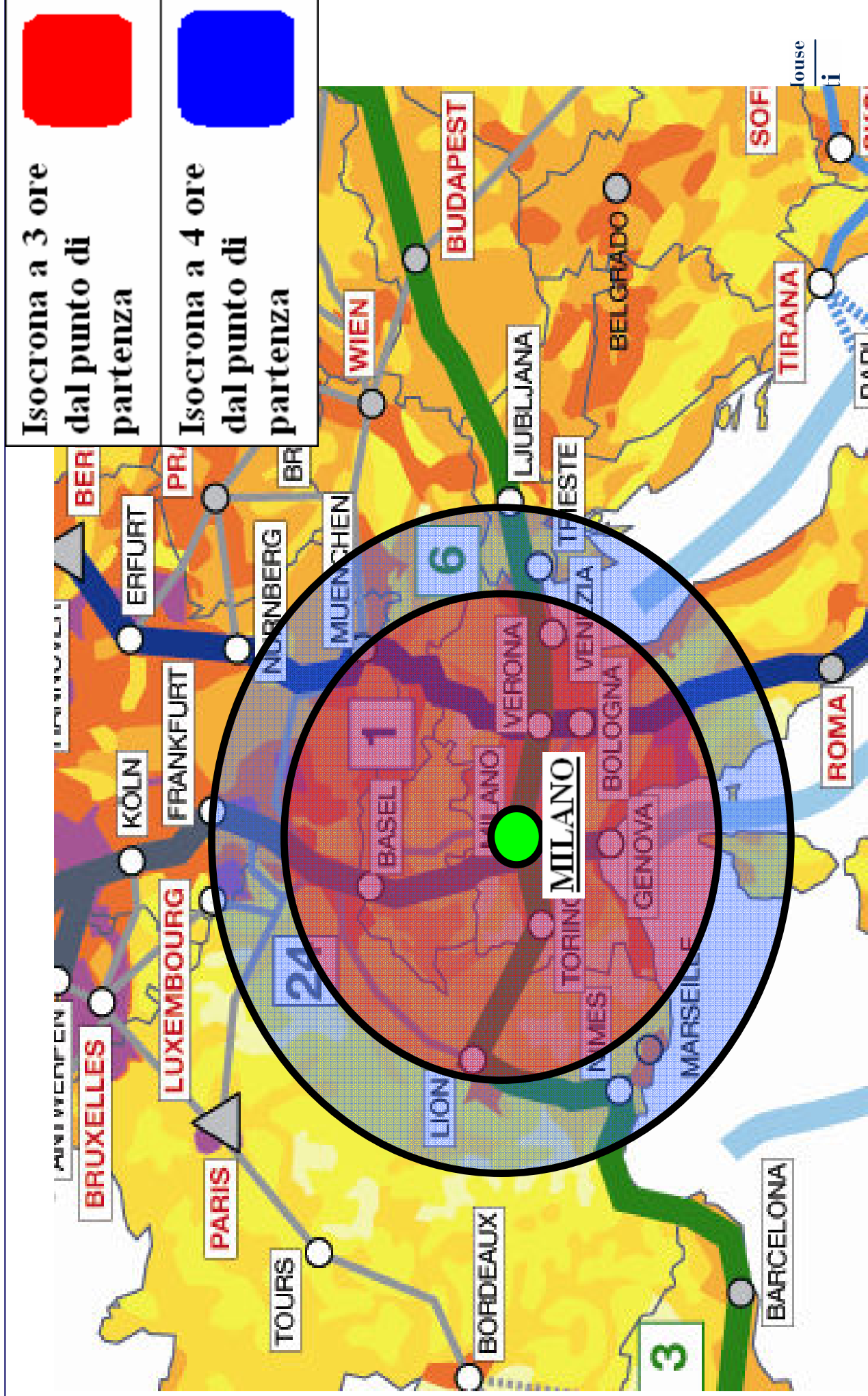
1. Corridor A – Rotterdam - Genova
2. Corridor B – Stoccolma- Napoli
3. Corridor C – Antwerpen- Lyon
4. Corridor D – Valencia - Budapest
5. Corridor E – Dresden – Prague
6. Corridor F – Aachen – Warsaw

Di questi sei corridoi, tre attraversano l'Italia:  
i corridoi A, B e D.



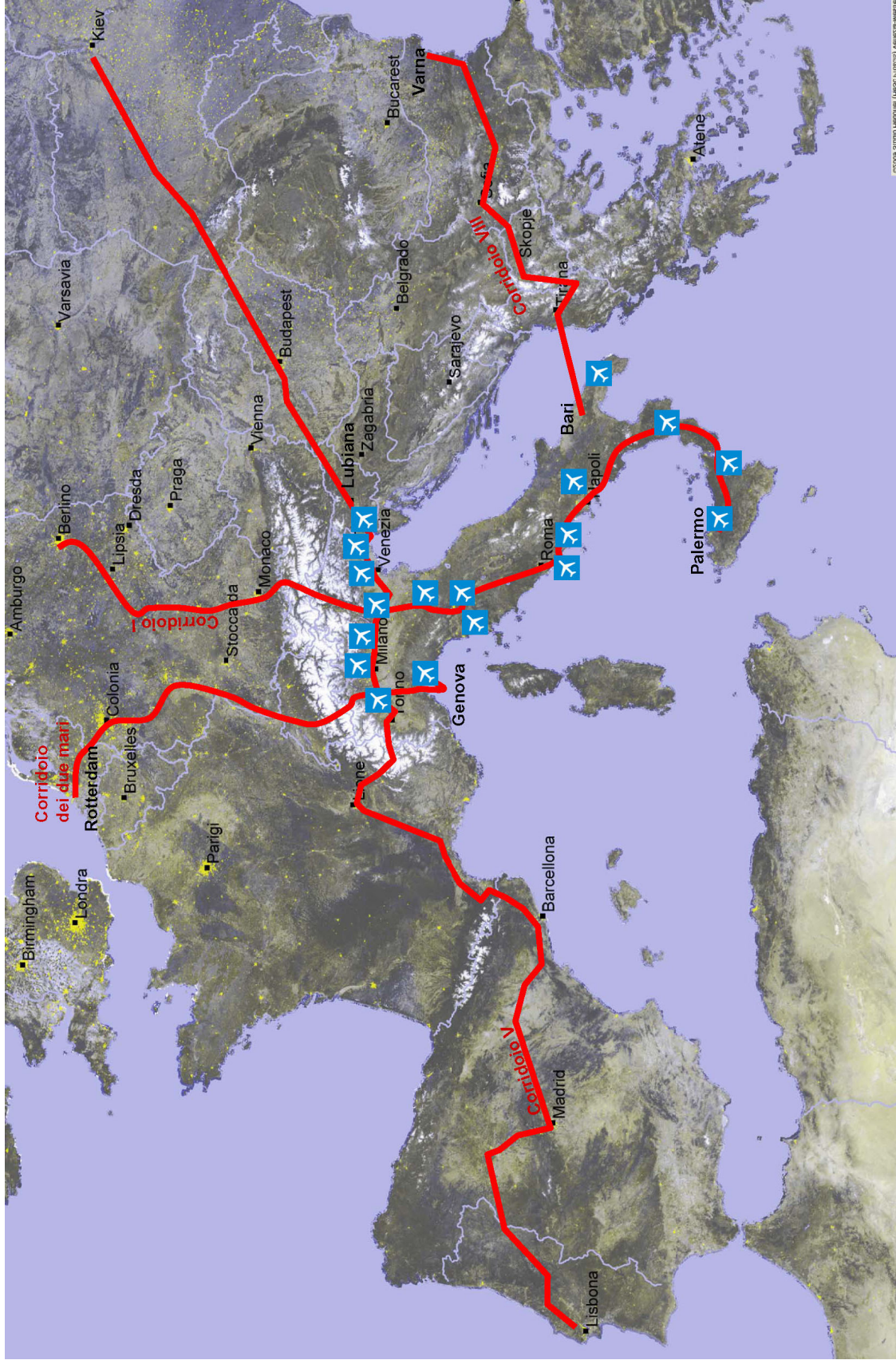


## ISOCRONE CON TRENI A 150 Km/h

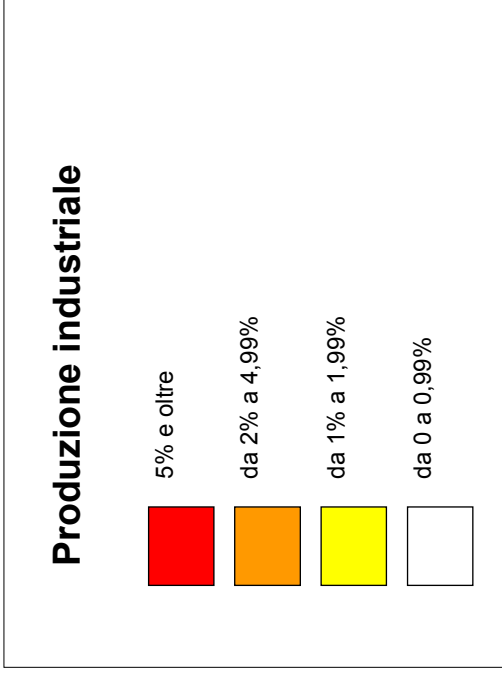
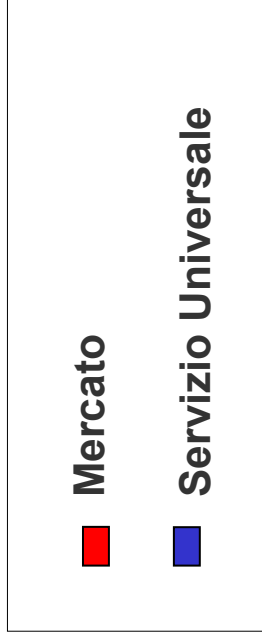
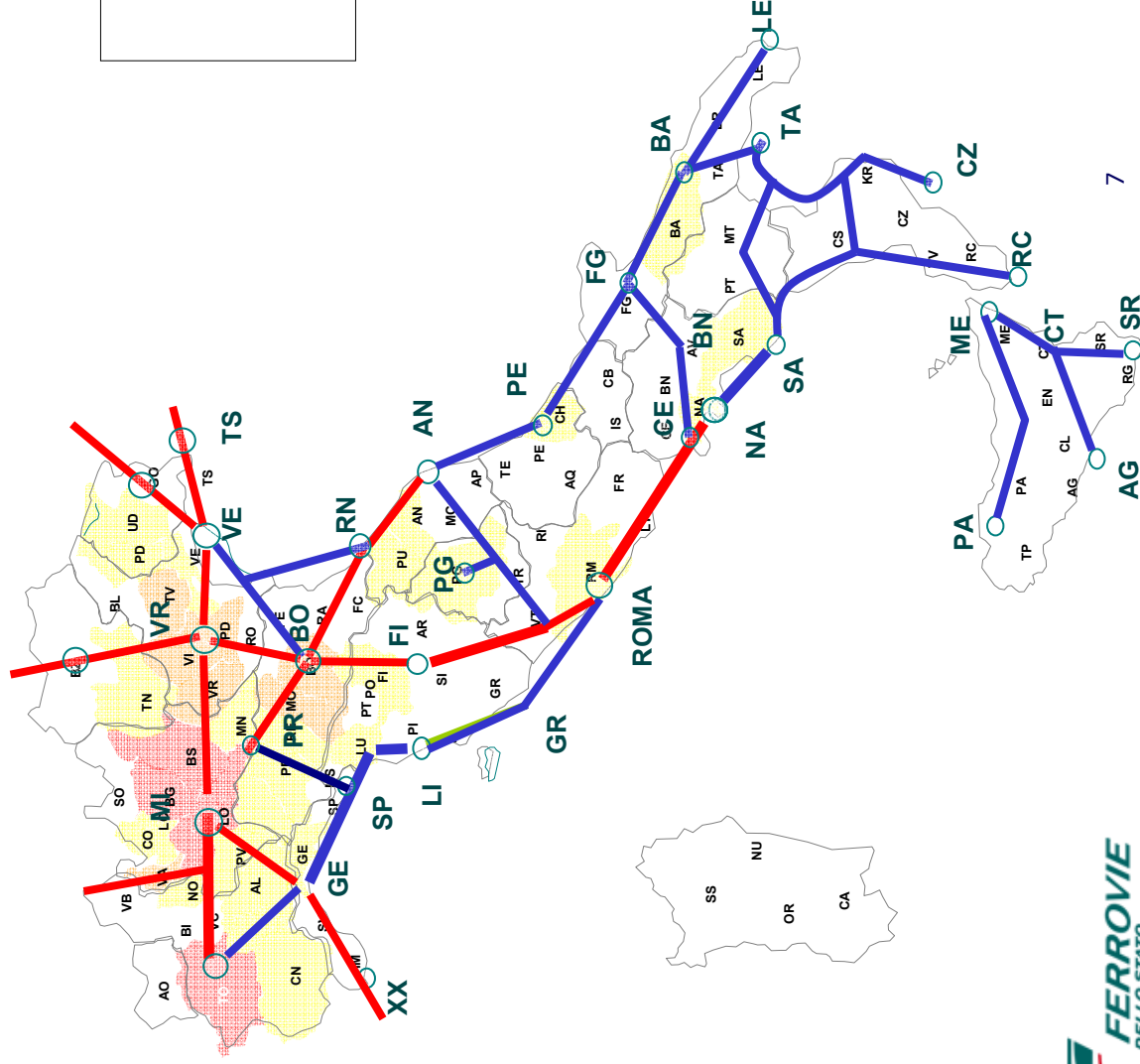




## La rete Ten-t e gli aeroporti italiani

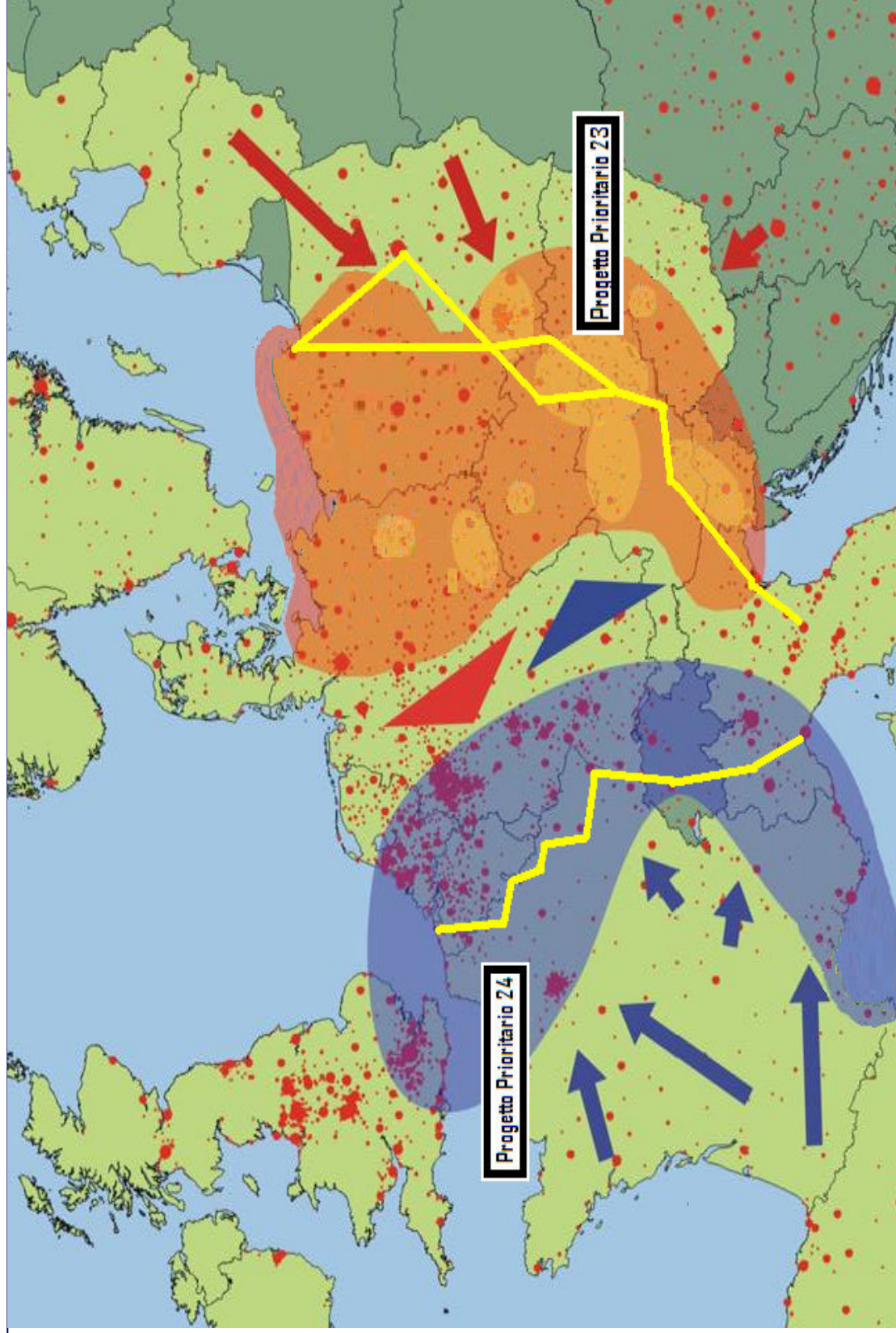


# Trasporto Mercati di mercato e servizi sussidiati

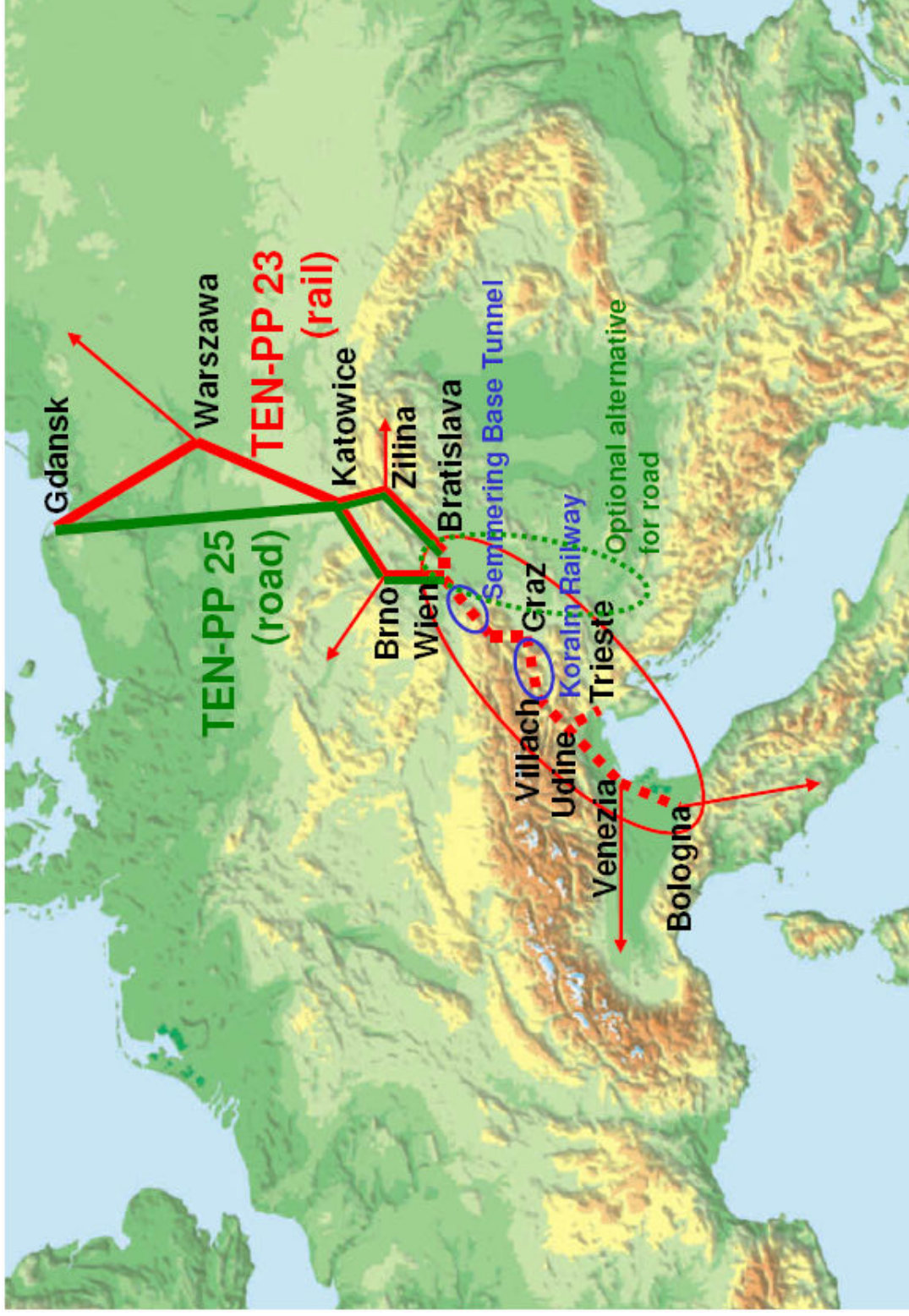




## Banana Blu e Zucca Gialla



## Dall'Adriatico al Baltico: l'estensione del PP 23 da Vienna a Bologna





## Traffici portuali Alto Tirreno e Alto Adriatico a confronto

2008 (ton. and TEU)	Venezia	Ravenna	Trieste	Koper	North Adriatic Ports
<b>TOTAL</b>	30.247.579	25.896.313	<b>48.279.107</b>	16.050.448	<b>120.473.447</b>
Liquid Bulk	12.331.184	4.833.823	<b>37.268.454</b>	2.875.365	<b>57.308.826</b>
Dry Bulk	8.512.650	<b>11.728.193</b>	1.805.533	7.900.610	<b>29.946.986</b>
General cargo	<b>9.403.745</b>	9.334.297	9.205.120	5.274.473	<b>33.217.636</b>
TEU	<b>379.072</b>	214.324	335.943	353.880	<b>1.283.219</b>
ro-ro (ton.)	2.622.438	845.931	<b>5.487.951</b>	816.192	<b>9.772.512</b>
Pax cruise	<b>1.215.598</b>	8.867	61.518	15.000	<b>1.300.983</b>

North Adriatic  
Multi Port  
Gateway -

2008 (ton. and TEU)	Genova	Savona	La Spezia	Livorno	North Tyrrhenyan Ports
<b>TOTAL</b>	<b>54.217.996</b>	16.653.354	18.618.853	34.029.370	<b>123.519.573</b>
Liquid Bulk	<b>21.005.919</b>	7.455.643	2.509.610	8.624.093	<b>39.595.265</b>
Dry Bulk	<b>5.498.210</b>	4.108.499	1.677.681	1.185.266	<b>12.469.656</b>
General cargo	<b>27.713.867</b>	4.089.212	14.431.562	24.220.011	<b>70.454.652</b>
TEU	<b>1.766.605</b>	252.837	1.246.139	778.864	<b>4.044.445</b>
ro-ro (ton.)	9.058.715	358.354	11.613	<b>13.467.188</b>	<b>22.895.870</b>
Pax cruise	547.905	770.801	49.656	<b>849.050</b>	<b>2.217.412</b>

North  
Tyrrhenian  
Multi Port  
Gateway