

OBIETTIVO TEMATICO	CONDIZIONALITA' EX ANTE	CRITERI DI ADEMPIMENTO
7. Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete (articolo 9, punto 7 della proposta di Regolamento generale)	7.1. Strade: Esistenza di un piano generale nazionale dei trasporti che prevede un'adeguata definizione delle priorità di investimento a favore dei principali assi della rete trans europea (di infrastrutture) di trasporto (RTE-T), della rete generale (investimenti diversi da quelli negli assi principali della RTE-T) e della viabilità secondaria (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale).	- Disponibilità di un piano generale dei trasporti* che preveda - la definizione delle priorità di investimento nei principali assi della rete RTE-T, nella rete generale e nella viabilità secondaria. La definizione delle priorità deve tenere conto del contributo degli investimenti alla mobilità, alla sostenibilità, alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e allo spazio unico europeo dei trasporti; - un piano di progetti realistici e maturi (con tabelle di marcia e quadro di bilancio); - una valutazione ambientale strategica che soddisfi i requisiti giuridici per il piano dei trasporti; - misure intese a rafforzare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.
	7.2. Ferrovia: esistenza nel piano generale nazionale dei trasporti di un capitolo espressamente dedicato allo sviluppo delle ferrovie in cui si dà opportuna priorità agli investimenti nei principali assi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), nella rete generale (investimenti diversi da quelli negli assi principali della TEN-T) e nelle linee secondarie del sistema ferroviario in base ai loro contributi alla mobilità, alla sostenibilità e agli effetti di rete a livello nazionale ed europeo. Gli investimenti coprono asset mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità.	- All'interno del piano generale dei trasporti* è previsto un capitolo sullo sviluppo della rete ferroviaria, che contiene: • un piano di progetti realistici e maturi (con tabelle di marcia e quadro di bilancio); • una valutazione ambientale strategica che soddisfi i requisiti giuridici per il piano dei trasporti; • misure intese a rafforzare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.

Si ritenuto opportuno inserire una simile documentazione in quanto a partire dal 2011 l'Allegato Infrastrutture è parte integrante del PNR ed in tal senso rappresenta la sede in cui si operano le scelte strategiche in continuità con gli impegni che l'Italia ha assunto rispetto all'Europa, finalizzati a definire il percorso **"attraverso il quale si intende conseguire gli obiettivi della strategia Europa 2020"**¹

¹ Vedi Linee Guida Allegato infrastrutture aprile 2012

Nell'ambito del presente Allegato, come più volte ribadito in precedenza, si realizza quindi la coincidenza delle priorità nazionali con quelle degli investimenti di valenza europea (TEN-T core network) con l'obiettivo di dar corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese.

Senza dubbio, la proposta della Commissione europea dell'ottobre 2011 e assunta nell' "accordo politico" del Consiglio trasporti del 22 marzo 2012, offre all'Europa ed al nostro Paese una griglia pianificatoria compiuta che dovrà guidare la politica infrastrutturale degli stati Membri fino al 2030. Una griglia che, in nessun modo, può essere disattesa in quanto verrebbe meno la organicità funzionale dell'intero impianto infrastrutturale.

Sulla base di tale punto di riferimento, pertanto, a partire da quest'anno, l'Allegato si configura come strumento in grado di fornire quella cornice strategica necessaria al soddisfacimento della condizionalità ex ante di cui al REG e di definirne "realisticamente" il percorso attuativo.

Di conseguenza questo documento sarà sottoposto alla Commissione Europea in sede di stipula del contratto di partenariato per la nuova programmazione 2014/2020.

- **Contenuti dell'Allegato per l'adempimento delle condizionalità ex ante**

L'adempimento della condizionalità deve essere effettuato entro due anni dall'adozione del contratto di partenariato e comunque entro il 31 dicembre 2016.

Per rispondere pienamente al ruolo che le disposizioni comunitarie prevedono in termini di condizionalità ex ante, al fine di garantire il rispetto dei termini di cui sopra e di consentire l'avvio tempestivo e l'efficace attuazione del nuovo ciclo di programmazione, la struttura del presente allegato dovrà, già a partire dal prossimo anno, essere appositamente articolata. Si procederà, in primo luogo, ad integrare il documento attraverso le opportune analisi di contesto. Sarà necessario, inoltre, definire ed approfondire il quadro dei criteri per l'individuazione delle priorità di intervento, al fine di orientare la selezione dei progetti da finanziare mediante i fondi strutturali 2014/2020, ed individuare una metodologia di misurazione e valutazione dei risultati.

Il nuovo quadro strategico delle priorità

Coerentemente al quadro strategico delineato a scala comunitaria e nel rispetto di quanto ribadito dall'articolo 41 del Decreto Legge 201/2011, è stato possibile delineare il seguente impianto di essenzialità e di priorità. Un impianto che trova consistenza nei seguenti ambiti funzionali:

- 1. i nodi urbani**
- 2. i sistemi multi portuali e gli altri porti essenziali**
- 3. gli aeroporti**
- 4. gli interporti**
- 5. i valichi alpini**
- 6. gli archi dei corridoi essenziali di interesse nazionale ed europeo**
- 7. gli archi nazionali di adduzione ai corridoi europei della rete essenziale**
- 8. le altre infrastrutture strategiche di interesse nazionale da completare o da avviare**
- 9. le reti energetiche e l'ottimizzazione dei consumi**
- 10. proposte relative alle disposizioni urgenti per l'Agenda Digitale Italiana per la crescita e lo sviluppo del Paese**
- 11. i criteri di un Master Plan della Logistica**

1. NODI URBANI

Nell'ultimo quinquennio è cambiata ogni ipotesi tendenziale di organizzazione della domanda di trasporto e delle possibili forme di offerta all'interno dei nostri sistemi urbani, all'interno delle nostre aree metropolitane

- **la congestione:** Il costo da congestione nelle grandi e medie aggregazioni urbane è stimato annualmente intorno agli **11 miliardi di €**;
- **il costo sopportato dalle famiglie italiane** per il trasporto sia in ambito urbano, sia nelle aree contermini alle grandi e medie aggregazioni urbane, è stato superiore nel 2010, a 40 miliardi di €; addirittura tale importo, in assenza dell'attuale offerta di servizio pubblico, avrebbe superato i **50 miliardi di €**;
- **la sinistrosità sulle strade nel 2010 è stata di 280.000 incidenti** di cui circa il 60% nelle aree urbane;
- **il consumo dei carburanti nel trasporto su strada è stato nel 2011 pari a 42 miliardi di €**, solo il trasporto privato di persone in ambito urbano incide su tale valore per oltre il 45% (18,9 miliardi di €);

- **il blocco della mobilità nelle città grandi, medie e piccole** genera danni rilevanti nelle attività del terziario e quindi in modo diretto sulla crescita del PIL;
- **il tasso di inquinamento** ha superato, anche in **ambiti urbani di 200.000 abitanti** la soglia limite di CO₂. Una soglia superata, addirittura, 7 – 8 volte al mese (d'altra parte una vettura emette 152,4 grammi equivalenti di CO₂ per passeggero/chilometro);
- **il forte indebitamento pubblico nel trasporto locale**. Con i proventi dell'utenza si recuperano in Italia appena il 15 – 20% delle spese, in Francia tale valore sale al 30 - 35%, in Inghilterra supera il 72%, in Germania varia tra il 45 ed il 55%.

Fino al 2001 le nostre città erano state considerate **banali serbatoi residenziali**, dimenticando che in sole tredici aree urbane si concentrava oltre il **65% dei consumi ed il 70% delle attività del terziario**.

Ebbene, fino al 2001 nessuno si era accorto che in trenta anni, dal 1978 al 2001, era cambiata, nel nostro Paese, la distribuzione delle attività produttive e la contestuale incidenza nella costruzione del Prodotto Interno Lordo.

Le città quindi potevano diventare, se adeguatamente infrastrutturate, le tessere chiave della crescita economica del Paese. **Le attività del terziario sono infatti legate alla efficienza dei servizi di trasporto e dei sistemi logistici all'interno dell'urbano**.

La Legge Obiettivo, come ribadito nell'Allegato Infrastrutture del 2011, con un impegno finanziario di oltre **15 miliardi di €** finalizzato alla realizzazione di reti metropolitane e con un volano di oltre **30 miliardi di €** mirato alla ottimizzazione delle interazioni tra le città ed il territorio ha fatto in modo che:

- **le città di Torino e di Milano** venissero collegate in soli 40 minuti, con una sistematicità di tipo metropolitano e disponessero di metropolitane (**metro di Torino, M4 ed M5 a Milano**) tali da rendere interagenti le due città e la corona di comuni del loro intorno;
- **la città di Milano** venisse, inoltre, collegata con Verona e con Venezia attraverso un collegamento ferroviario veloce con una sistematicità di tipo metropolitano;
- **la città di Brescia** potesse disporre di un sistema metropolitano congeniale con le esigenze di un sistema urbano di 200.000 abitanti;
- **la città di Genova**, oltre a disporre di un sistema metropolitano, fosse collegata, in soli 45 minuti, con Milano e potesse contare su un collegamento ferroviario efficiente con Ventimiglia;
- **la città di Bari** con le sue tre ferrovie locali (Ferrovie del Sud Est, Bari Nord, Appulo Lucane) e con la sistemazione dei relativi nodi stazione potesse disporre di un sistema di trasporto capace di garantire una sistematica interazione tra il centro urbano e l'intero hinterland;

- **la città di Catania** disponesse di una rete metropolitana e di un sistema di nodi intermodali altamente efficienti; disponesse di una rete metropolitana in grado di collegarla con l'HUB aeroportuale che si va sempre più caratterizzando come uno degli HUB aeroportuali più importanti del Mediterraneo;
- **la città di Palermo** fosse servita da un asse ferroviario capace di garantire al vasto hinterland (da Punta Raisi a Termini Imerese) una interazione funzionale con il vasto sistema urbano; **la città di Palermo** disponesse, cioè, di una metropolitana capace di rispondere alle esigenze della spina dorsale longitudinale che oggi caratterizza, per oltre il 60%, le funzioni del nucleo urbano
- **la città di Venezia**, potesse essere supportata da tre assi funzionali: l'asse ad Alta Velocità collegata con Tesserà, la sub-lagunare e il sistema metropolitano regionale;
- **la città di Bologna**, potesse disporre di un nodo stazione e di un sistema metropolitano in grado di collegare anche la città con l'aeroporto;
- **la città di Rimini**, potesse avere un asse metropolitano in grado di garantire un collegamento efficiente lungo l'enorme sistema litorale ridimensionando, in tal modo, il rischioso uso delle auto private specialmente nelle fasce notturne;
- **la città di Roma** potesse disporre di una rete metropolitana e non di segmenti di rete e ciò attraverso la realizzazione della **linea B1** e della **linea C**. Ma la città di Roma è oggi collegata, in modo sistematico, nell'arco di un'ora e venti primi con Firenze e nell'arco di un'ora con Napoli. Questo, oltre a ribaltare le abitudini dei cittadini di queste tre realtà urbane, offre, al sistema turistico, oltre il 50% dei giacimenti archeologici, architettonici e culturali del Paese, consentendo una vera esplosione ed ottimizzazione della domanda turistica su tali città.
- **la città di Napoli e l'intero sistema regionale campano** potesse disporre di una rete di trasporto funzionale alle esigenze di una delle aree più dense e più complesse d'Europa e ciò attraverso la realizzazione del sistema metropolitano regionale; **la città di Napoli ed il suo vasto hinterland** disporrà di una rete di trasporto su guida vincolata comparabile con quella di Londra e si integrerà a tal punto con il sistema regionale, da garantire un vero riassetto del sistema residenziale di una delle aree più dense e più complesse del Paese.

Tutto questo è stato programmato, supportato finanziariamente e sono stati aperti i cantieri per oltre **9 miliardi di € (Torino, Milano, Genova, Bologna, Rimini, Roma, Napoli, Palermo)**.

Queste opere attivate consentiranno, entro i prossimi quattro – cinque anni, un aumento di nuove reti metropolitane di oltre **270 Km**; nel 2001 il nostro Paese ne aveva solo **96 Km**.

L'attenzione riposta da questo Governo alla realizzazione di infrastrutture metropolitane e ferroviarie all'interno di alcune città come quelle di Torino, Milano, Brescia, Bologna, Roma, Napoli, Palermo e Bari (città che proprio in questi nove mesi sono state oggetto di approvazione di interventi da parte del CIPE o di esame di progetti) testimonia, non solo la volontà a dare compiutezza reale al programma di interventi attivati finora, ma denuncia il convincimento che il rilancio strategico delle nostre grandi aree urbane costituisce uno dei primi motori della crescita.

La maggior parte, quindi, degli interventi avviati nelle nostre realtà urbane sono coerenti a quanto ribadito nella revisione delle Reti TEN - T e tali nodi urbani e metropolitani diventano potenti fattori di crescita in quanto attraverso il concentrarsi di infrastrutture e funzioni si trasformano in luoghi ad alta convenienza localizzativa per le funzioni rare possedute (finanziarie, assicurative, direzionali, di ricerca, di comunicazione, etc).

In particolare in tale logica le infrastrutture digitali – per le città nodi di comunicazione a banda ultra larga – e quelle di trasporto giocano un duplice ruolo nel processo di agglomerazione urbana e metropolitana. Aumentano la convenienza insediativa per imprese e famiglie rendendo facile la mobilità interna e attraggono clienti per i servizi rari aumentando l'accessibilità esterna. Sistemi ferroviari metropolitani di superficie o sotterranei che riducano la congestione del traffico urbano o treni locali/treni ad alta velocità/aeroporti resi interoperabili possono contribuire in modo decisivo allo sviluppo dei nodi metropolitani italiani.

Posa di fibra ottica per comunicazioni a 100 mega, sistemi collettivi di trasporto in sede fissa (tram, metropolitane, etc) e interconnessioni efficienti AV/aereo e treni AV/ treni locali, sono interventi da sostenere con convinzione per il miglior sviluppo del sistema urbano e metropolitano italiano e quindi dell'intero Paese.

Sono coerenti con una simile prospettazione strategica e sono state già oggetto di rilevanti scelte strategiche i seguenti sistemi urbani:

- I nodi urbani di interesse europeo (Roma, Bologna, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Torino e Venezia)
- Altri nodi urbani di interesse nazionale (Bari, Reggio Calabria – Messina, Catania e Cagliari)

2. I SISTEMI MULTI PORTUALI E GLI ALTRI PORTI ESSENZIALI

L'acquisita consapevolezza europea che la competitività dell'economia comunitaria non dipende esclusivamente dal mercato interno, ma esige sempre di più di affermarsi sui mercati globali, ha fatto assurgere alcuni porti a nodi cruciali della rete di trasporto europea in costruzione.

Il contributo italiano a questa politica europea si indirizza verso una maggior competitività a livello europeo dei sistemi portuali multiscalo dell'alto Tirreno, dell'alto Adriatico e degli analoghi sistemi portuali multiscalo campano, pugliese e siciliano, che, in una prospettiva cooperativa/competitiva, verranno autonomamente raccordati con interventi da "ultimo miglio" con la rete transeuropea essenziale, soprattutto attraverso un potenziamento dei collegamenti ferroviari attualmente sottovalutati.

Se l'orizzonte temporale resta fissato a livello europeo al **2030**, le esigenze di sollecito rilancio dell'economia in Italia impongono di contrarre il più possibile il "tempo verso la crescita", utilizzando anche gli strumenti normativi messi a disposizione dai recenti interventi normativi quali, da un lato, l'art. 46 del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con Legge 22 dicembre 2011, n. 214 che consente uno snellimento delle procedure doganali con conseguente incremento della fluidità dei traffici, e, dall'altro, dalle norme sulla defiscalizzazione e sull'utilizzo di una quota dell'IVA che hanno profondamente innovato il quadro fiscale e finanziario della partecipazione del capitale privato al finanziamento delle opere a prescindere dal fatto che il pagamento delle stesse resti, alla fine, a carico dell'utente o del contribuente.

La competitività della portualità italiana, della logistica nonché di tutte le infrastrutture trasportistiche si può realizzare solo attraverso un sistema affidabile, capace di agire in modo coordinato, di valorizzare le specializzazioni e di assicurare un valido ed efficiente livello di interconnessione stradale e ferroviaria tra porti, e retroporti.

La portualità italiana deve confrontarsi con un sistema portuale Nord-Europeo di dimensioni ed efficienza significativamente più elevato, con il quale occorre porsi in grado di competere per evitare che l'arretramento della competitività portuale italiana determini un danno per l'intera economia nazionale. Pertanto occorre intervenire per evitare che reti di interconnessione congestionate ed i colli di bottiglia non consentano l'offerta di un servizio di trasporto affidabile ed efficiente.

L'intervento infrastrutturale avrà comunque successo e consentirà un rilancio della competitività del sistema portuale italiano solo se si accompagnerà ad **innovazioni infostrutturali**; occorre, cioè, rendere le aree portuali nodi della più alta efficienza della rete digitale e al tempo stesso è necessario introdurre forme di collaborazione/competizione tra gli scali appartenenti allo stesso sistema multiportuale e tra ogni scalo e gli interporti ad esso collegabili lungo "corridoi doganali" protetti che mettano in valore investimenti infrastrutturali del passato, altrimenti obsoleti, capaci di spostare la frontiera del confronto con la portualità del Mar del Nord su un terreno diverso da quello dei servizi tradizionali.

Appare assolutamente necessaria una programmazione organica degli investimenti che, pur fondandosi sull'iniziativa competitiva di porti resi autonomi

anche dal punto di vista finanziario, superi la frammentarietà dell'attuale sistema portuale, interportuale ed aeroportuale e coinvolga, in un'azione di programmazione integrata, anche gli operatori logistici nonché i gestori delle reti stradali e ferroviarie.

Inoltre, in una prospettiva di rafforzamento dei grandi assi europei, in particolare dei quattro corridoi che interessano l'Italia (Genova – Rotterdam, Helsinki-La Valletta, Mediterraneo ed Adriatico Baltico) l'accessibilità dell'Europa Centrale e soprattutto orientale sarà superiore anche nella direzione Sud – Nord, determinando una opportunità per rafforzare l'alimentazione da Sud dei mercati dell'Europa Centrale ed orientale, che in assenza di un adeguato sviluppo dei sistemi portuali del Nord Tirreno e del Nord Adriatico, si concretizzerebbe in una maggiore accessibilità da Nord del mercato Italiano, con conseguente perdita di quota di mercato.

Uno dei principali elementi di novità della nuova politica infrastrutturale europea è, oltre ad una drastica riduzione delle opere su cui concentrare i principali investimenti (core TEN-T network), la riaffermata centralità dei porti per la creazione di una **“Single Europe in a global market”** che, attraverso i propri gateways marittimi, possa essere efficacemente collegata ai principali mercati mondiali. Tutti i corridoi Europei ricompresi in questo network iniziano e/o finiscono in un porto marittimo, garantendo in questo modo la massima fluidità ai traffici delle merci movimentate tra i mercati europei e il resto del mondo.

I percorsi dei quattro corridoi TEN-T “core” che attraversano l'Italia evidenziano l'importanza di alcune specifiche aree litoranee su cui si trovano i porti che dovrebbero essere quelli ricompresi nella lista dei porti da sviluppare per la logistica italiana in un'ottica europea.

Data la peculiarità dei porti italiani, nessuno dei quali singolarmente oggi presenta caratteristiche operative tali da renderlo confrontabile con un porto del nord Europa, la competizione con tali più grandi ed efficienti porti può essere affrontata solo considerando i singoli porti come scali diversi dello stesso sistema portuale ed allargando l'ambito operativo a livello sistemico, consentendo quindi l'adozione di strategie comuni e lo sfruttamento di sinergie non possibili a livello di singolo porto. **In quest'ottica i porti di Savona, Genova e La Spezia compongono il sistema portuale dell'Alto Tirreno così come i porti di Ravenna, Venezia e Trieste sono ricompresi nel sistema dei porti dell'Alto Adriatico”** (già adesso formalmente membri, assieme a Rijeka e Koper dei porti NAPA).

Lo stesso vale per i porti di Napoli e Salerno che compongono il sistema dei porti Campani, i porti di Taranto, Bari e Brindisi elementi del sistema “pugliese”, e i porti di Palermo, Catania ed Augusta che compongono il sistema siciliano.

La relazione porto – corridoio produce un effettivo valore aggiunto europeo solo se il “porto” garantisce, sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto quello organizzativo, una **scala di attività** comparabile con quella dei maggiori porti del Mar del Nord e, sotto il profilo strutturale e organizzativo, una **efficienza operativa** pari o superiore ai predetti porti concorrenti.

Nel caso italiano, sia per quanto riguarda l'Alto Adriatico sia per quanto riguarda l'Alto Tirreno nessuno scalo individuale, nessuno degli scali pur considerati di rango essenziale per la portualità europea (Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna, Venezia, Trieste), è da solo capace di garantire **né la scala attiva** (almeno 6 milioni di TEU anno sul Tirreno e 6 milioni di TEU in Adriatico) **né la scala operativa** (navi da 12.000 TEU lunghe 400 metri) in grado di rendere conveniente l'accesso a linee dedicate sulla rotta Europa – Estremo Oriente con portacontainer che lasciano l'intero loro carico in Alto Tirreno o in Alto Adriatico, così sfruttando il miglior transit time offerto dall'alimentazione mediterranea di almeno il 20% del mercato europeo.

Questo risultato è invece raggiungibile se si considerano, sul lato Tirreno, i porti di Genova e La Spezia oltre che Savona, solo come scali diversi dello stesso sistema portuale. Altrettanto dicasi sul lato Adriatico per i porti di Ravenna, Venezia e Trieste – che peraltro avrebbero tutto da guadagnare da una interazione sistemica con i porti di Koper (Slovenia) e Rijeka (Croazia).

Per poter essere effettivamente competitivi con i porti del Mar del Nord occorre pertanto che, all'interno di ognuno dei due sistemi dell'Alto Adriatico e dell'Alto Tirreno, tutti gli scali siano messi in condizioni di ricevere e trattare le grandi navi di domani, così come di inoltrare/ricevere le merci lungo i corridoi multimodali europei essenziali.

Dal punto di vista concettuale questo comporta di dar vita a degli **“European core corridor multiport logistic gateway”**, di dar vita a un **“sistema portuale logistico multiscalo di corridoio europeo essenziale”**.

Ragionamenti analoghi vanno condotti per i sistemi portuali campano, pugliese e siciliano visti come sbocchi mediterranei del corridoio Helsinki-La Valletta a servizio soprattutto di quella parte d'Europa costituita dal Mezzogiorno d'Italia. Naturalmente una adeguata capacità portuale non è che un prerequisito che si completa con misure che ne aumentino l'efficienza.

I maggiori guadagni di efficienza nei porti italiani sono sicuramente ottenibili con misure ulteriori di liberalizzazione anche delle attività lato mare e garantendo all'Autorità portuale poteri di promozione, coordinamento, ed eventualmente sostitutivi per le attività svolte da altri soggetti pubblici. Il tutto a completamento della possibilità di poter competere in piena autonomia/responsabilità con ogni altro scalo.

L'effetto sistemico, l'effettiva capacità dei diversi scali dell'Alto Tirreno, e dell'Alto Adriatico e dei multi porto Campano, Pugliese e Siciliano di operare in forma cooperativa/competitiva, esige che ogni scalo venga autonomamente raccordato con interventi da "ultimo miglio" con la rete trans europea essenziale: risultato oggi sostanzialmente raggiunto sul piano stradale ma ancora da attuare sul piano ferroviario, che sta soffrendo della relativa sottovalutazione delle attività cargo rispetto a quelle passeggeri da parte del sistema FS; nel caso dell'Alto Adriatico poi il raccordo va realizzato, ove possibile, con la rete essenziale di navigazione interna da intendersi come rete di penetrazione interna fluvio - marittima lungo la Pianura Padana fino a Milano di traffici da e per l'estero movimentati dai Porti nazionali di Ravenna, Venezia e Trieste.

Dal punto di vista strettamente portuale, mettere a sistema diversi scali permette di adottare politiche di sviluppo comuni ai porti dello stesso sistema con l'obiettivo di aumentarne le capacità operative e di conseguenza l'attrattività nei confronti di quei vettori marittimi oggi disinteressati a scalare i porti italiani in quanto incapaci, questi, di servire le navi oceaniche impegnate nei collegamenti extra mediterranei. Un modello organizzativo che dovrebbe rivelarsi vincente e comunque offre una alternativa efficiente al modello " hub and spoke" che per l'Italia significa la specializzazione dei porti di Gioia Tauro e di Taranto in porti di trasbordo (transhipment) dai quali alimentare con servizi feeder un gran numero di porti di destinazione finale regionale.

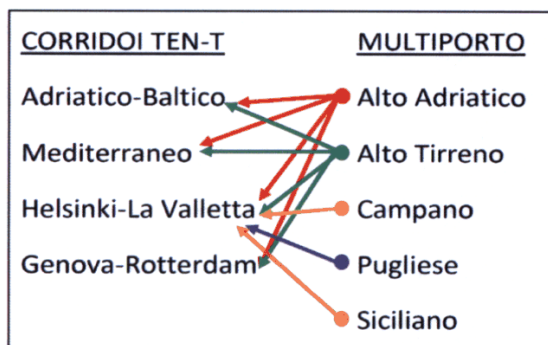
Un discorso a parte merita il porto di Cagliari, non incluso nel "Core Network" comunitario perché non collegato all'impianto dei Corridoi. Nessuno può mettere in dubbio la posizione geografica di tale porto all'interno del bacino del Mediterraneo e, soprattutto, nessuno può sottovalutare le enormi potenzialità di "porto transhipment". Quindi tale realtà portuale possiede intrinsecamente tutte le condizioni per diventare una scelta prioritaria all'interno della costruzione della offerta portuale.

La necessità di puntare sullo sviluppo di alcuni specifici porti e sistemi portuali è dettata, in questa fase, dalla necessità di focalizzare gli investimenti e le risorse in quegli scali che di più possono contribuire alla crescita economica, integrando nel modo più efficiente le scelte logistiche nazionali con quelle europee.

Il nuovo disegno di legge di riforma del sistema portuale, varato dal Senato il 12 settembre, risponde a queste nuove obbligate esigenze di cambiamento; infatti la nuova proposta accresce l'autonomia finanziaria delle autorità portuali, rende più competitivi i porti, semplifica le procedure per l'approvazione dei piani regolatori ed il dragaggio dei fondali, consente l'utilizzo dei project bond per lo sviluppo delle infrastrutture.

In ragione dei collegamenti fluviali già sfruttabili e di quelli terrestri realizzabili complementariamente ai corridoi europei, l'integrazione dei vari sistemi con la rete TEN-T si può così immaginare ad un livello ancora maggiore, vedi figura sotto, con

il sistema portuale dell'Alto Adriatico collegato ai corridoi europei Adriatico - Baltico, Mediterraneo e Helsinki - La Valletta e, attraverso il collegamento fluviale che arriva al porto di Milano, anche il corridoio Genova - Rotterdam. Allo stesso modo che il multiporto Alto Tirreno può servire i corridoi Genova – Rotterdam, Mediterraneo e Helsinki – La Valletta e, per il solo porto di La Spezia, anche il corridoio Adriatico – Baltico via Pisa – Firenze - Bologna. Il corridoio Helsinki - La Valletta si può immaginare venga ulteriormente servito dai multiporto Campano, Pugliese e Siciliano.



La rilevanza dello sviluppo dei corridoi essenziali e dei relativi terminali portuali per il rilancio dell'economia italiana nell'ambito delle azioni promosse dall'UE è massima se si pensa al valore strategico che possono rivestire queste infrastrutture per i collegamenti tra l'Europa e i propri mercati di riferimento. La rilevanza strategica dei porti italiani per le merci provenienti dal far east è tale che, se questi fossero attrezzati per ricevere navi oceaniche e i collegamenti con le reti terrestri fossero efficienti, una buona parte dei flussi di merci verrebbe senz'altro dirottata qui, per risparmiare sul costo complessivo del trasporto.

Pertanto, il contributo strategico sia a quanto espressamente riportato nell'articolo 41 del Decreto Legge 201, sia alla nuova impostazione della politica europea e sia nel rispetto delle "Linee guida dell'Allegato infrastrutture della Decisione di Economia e Finanza 2013-2015, deve prevedere:

- 1) lo sviluppo e l'organizzazione di porti, capaci ed efficienti, competitivi con quelli del Mar del Nord;
- 2) il raccordo di questi terminali portuali con le reti trans europee essenziali: ferroviarie, stradali e di navigazione interna;
- 3) una tempistica nella realizzazione degli archi mancanti delle reti capace di intercettare l'evoluzione dei mercati nazionali ed europei da servire;
- 4) l'organizzazione di sistemi logistici che coordinino l'attività dei porti con quella di interporti – retro porti, in modo che questi ultimi trovino la convenienza ad agire anche da punti di consolidamento del traffico per la portualità nazionale.

Vista dal lato della politica europea di realizzazione della rete TEN-T fondamentale questo significa tradurre, nel caso italiano, la relazione tra

corridoi essenziali (core Ten-T corridors) e porti che ne costituiscono i terminali – i punti di contatto con la rete di trasporto trans globale – **in una relazione tra sistemi multi portuali e logistici e corridoio (corridoi) essenziali, contribuendo a definire degli European core corridor multiport & logistic gateways.**

Nel caso italiano questo comporta rendere:

- il sistema multi portuale logistico dell'Alto Tirreno capace di fungere da porta sud del corridoio Genova – Rotterdam,
- il sistema multi portuale logistico dell'Alto Adriatico capace di servire come (parte italiana che integra la parte slovena e quella croata) porta sud del corridoio Adriatico – Baltico,
- i due sistemi Alto Tirreno ed Alto Adriatico capaci di alimentare il corridoio Mediterraneo
- i cinque sistemi multi portuali Alto Tirreno, Alto Adriatico, Campano, Pugliese e Siciliano, capaci di fungere da porte sud del corridoio Helsinki_La Valletta.

Nel rispetto di questa serie di considerazioni ha preso corpo il seguente elenco di sistemi multi portuali:

- Il sistema multiportuale dell'Alto Tirreno (Genova, La Spezia con Savona)
- Il sistema multiportuale dell'Alto Adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste con Koper e Rijeka)
- Il sistema multiportuale Campano (Napoli con Salerno)
- Il sistema multiportuale Pugliese (Bari e Taranto con Brindisi)
- Il sistema multiportuale Siciliano (Palermo con Catania)
- gli altri porti essenziali: Ancona, Livorno, Civitavecchia, il porto di trasbordo di Gioia Tauro, il porto di Cagliari

3. GLI AEROPORTI

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in considerazione del quadro normativo di riferimento, degli orientamenti comunitari e degli indirizzi parlamentari in materia di razionalizzazione degli aeroporti e delle relative infrastrutture, nonché dei pertinenti servizi, le Amministrazioni di competenza porranno in essere azioni tese a:

1. evitare la realizzazione di nuovi aeroporti, laddove sia possibile utilizzare strutture già esistenti con capacità da potenziare, come peraltro condiviso dalla Corte dei Conti nella Relazione 2012 sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAC per gli esercizi dal 2008 al 2010
2. considerare di interesse nazionale gli aeroporti e i sistemi aeroportuali che:
 - a) sono inseriti nella CORE NETWORK della Rete transeuropea dei trasporti, in quanto di rilevanza strategica a livello europeo, essendo gli stessi pertinenti a città o conurbazioni considerate nodi primari nell'ambito della medesima rete;

b) sono inseriti nella COMPREHENSIVE NETWORK (rete globale di trasporto europea) delle suindicata Rete transeuropea e contestualmente risultano configurabili in una delle seguenti categorie:

- b1. aeroporti con dati di traffico superiori a un milione di passeggeri annui;
- b2. aeroporti con dati di traffico superiori a 500.000 passeggeri annui ed in possesso di ulteriori specifiche caratteristiche, quali l'unicità nell'ambito regionale o il ruolo di servire un territorio caratterizzato da scarsa accessibilità;
- b3. aeroporti indispensabili ad assicurare la continuità territoriale;

gli aeroporti che, pur non inseriti nella Comprehensive Network, presentano dati di traffico vicino ad un milione di passeggeri annui e con trend in crescita o che, a prescindere dai dati di traffico, sono destinati alla delocalizzazione del traffico di grandi aeroporti.

Per gli aeroporti considerati di interesse nazionale dovranno essere risolte le criticità relative al rilascio della concessione in gestione totale, laddove mancante, e al risanamento economico-finanziario, laddove in perdita, mediante la presentazione di apposito piano di riequilibrio e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale a breve termine;

3. sottrarre al traffico commerciale:

gli aeroporti inseriti nella Comprehensive Network e caratterizzati da esigui dati di traffico e/o difficile situazione finanziaria, nonché scarse prospettive di sviluppo futuro, fatto salvo l'inserimento in una rete aeroportuale con specializzazione (cargo, ecc.) o l'interesse delle Regioni competenti a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico:

gli ulteriori aeroporti commerciali, esclusi dalle reti TEN-T, fatto salvo sempre l'interesse delle Regioni competenti a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico;

4. incentivare la costituzione delle cosiddette "reti aeroportuali", gestite da un unico soggetto, al fine di conseguire vantaggi quali:

la differenziazione e specializzazione di ruolo nel servire lo stesso territorio con infrastrutture dedicate per tipologia di traffico (es: low cost, cargo, charter, distribuzione stagionale del traffico);

l'unicità della struttura organizzativa di gestione, con risparmio sui costi della stessa;

l'utilizzo razionale della capacità aeroportuale del network con possibilità di allocazione del traffico sui diversi scali anche in caso di picchi di domanda o calo di capacità di uno degli aeroporti della rete per motivi tecnico/operativi;

l'ottimizzazione nell'acquisizione di servizi e beni da parte di fornitori terzi con economie di scala a beneficio di tutti gli aeroporti in rete;

5. riorganizzare i servizi di navigazione aerea mediante:

l'applicazione di tariffe differenziate "per zona di tariffazione di terminale", così come delineate dalla normativa comunitaria da applicare obbligatoriamente a partire dal 2015, per singoli aeroporti o per gruppi di aeroporti. in tale direzione

spingono anche le indicazioni pervenute dalla IATA (International Air Transport Association) e IACA (International Air Carrier Association);

la revisione dell'orario di apertura degli aeroporti o degli orari di fornitura dei servizi al fine di realizzare minori costi per tutti gli attori del trasporto aereo, nonché per lo Stato, in relazione ai servizi che deve garantire in aeroporto con spese gravanti sul proprio bilancio. In tale ottica, risulta necessario individuare i servizi minimi necessari in relazione al traffico effettivamente presente in aeroporto;

6. riorganizzare i servizi forniti in ambito aeroportuale con costi a carico dello Stato

Tali servizi, quali quelli espletati dai Vigili del Fuoco, personale delle Forze di Polizia, delle Forze Armate, sanitari e veterinari, necessitano di una pianificazione per consentire risparmi nell'impiego del personale addetto e di una rivisitazione delle modalità di gestione e dei relativi costi. Il piano di riorganizzazione di tali servizi sarà predisposto d'intesa tra tutte le Amministrazioni interessate, su iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oppure della Presidenza del Consiglio);

programmare gli interventi per il risanamento finanziario e gestionale delle società aeroportuali

La situazione economica di diverse società di gestione aeroportuali è particolarmente critica, soprattutto per quelle che gestiscono aeroporti di piccole dimensioni. Per tali aeroporti si pone la problematica riguardante tutte le società con perdite di esercizio per tre anni consecutivi.

Infatti, il disposto dell'art. 6, comma 19, del decreto legge 78/2010, convertito in legge n. 122/2010, non consente alle amministrazioni pubbliche di "effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali". Tale divieto non si applica in presenza di contratti di programma e di servizio, anche se, sulla base delle indicazioni fornite dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, occorre valutare, pur in presenza di detti contratti, la ricorrenza dell'interesse pubblico a effettuare ricapitalizzazioni o trasferimenti di fondi e accertare l'esistenza delle necessarie coperture finanziarie. Ai fini della soluzione della problematica saranno predisposte apposite Linee guida, d'intesa tra le competenti Amministrazioni.

Alla predetta problematica è strettamente connessa anche quella relativa al rilascio di affidamento delle concessioni in gestione totale, per le quali non risulta ancora perfezionato l'iter.

Riguardo alle situazioni di tali aeroporti, per quelli ritenuti di interesse nazionale in base ai criteri sopra indicati, qualora ricorrano le condizioni previste dall'art. 11, comma 2, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con modificazioni dalla legge 24 febbraio 2012 (presentazione di un piano da cui risultino il riequilibrio economico-finanziario della gestione e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale), saranno accelerate le procedure per la conclusione dell'affidamento in concessione totale entro il 31 dicembre 2012.

4. GLI INTERPORTI

Gli interventi infrastrutturali, quelli di raccordo di ogni scalo con la rete essenziale europea, prima, e quelli di completamento e miglioramento della rete per il suo adeguamento agli standard della rete trans europea essenziale, poi, vanno fin d'ora coordinati con interventi organizzativi che consentano di dare unitarietà alle fasi logistiche gestite da porti, retro porti ed operatori ferroviari (e di navigazione interna) e logistici appartenenti ad ognuno dei sistemi logistico-portuali di interesse europeo basati sui cinque gateway multi portuali dell'Alto Tirreno, dell'Alto Adriatico, campano, pugliese e siciliano. Interventi organizzativi che dovrebbero potersi servire delle disposizioni dell'art. 46 del Decreto Legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con Legge 22 dicembre, n. 214 dando così attuazione agli "sportelli unici doganali" capaci di assicurare presso i porti, e presso gli interporti ad essi collegati da "canali doganali" ferroviari o di navigazione per tutti i giorni, compresi i festivi, e per l'intero arco delle ventiquattro ore giornaliere, il passaggio delle frontiere, con l'espletamento di tutti i corrispondenti controlli e formalità, alle persone, alle merci, alle imprese di trasporto merci e di corrispondenza postale, ai mezzi di trasporto che circolano vuoti o che trasportano merci in regime doganale di transito.

Nell'attuale dinamica degli scambi mondiali, una posizione geografica favorevole non è sufficiente da sola per attrarre e sviluppare flussi commerciali, se questo asset naturale non è sostenuto da altre iniziative mirate ed efficaci.

Le inefficienze provocano una dilazione dei tempi di sosta delle merci nelle strutture portuali, aeroportuali, interportuali e producono costi aggiuntivi a carico delle imprese produttive con dispendio di risorse economiche e perdita di competitività.

Il costo delle inefficienze è stimato in diversi miliardi di euro in termini di movimentazioni all'interno dei terminal, di costi di carico e scarico, stoccaggio delle merci, incrementi dei costi di trasporto, assicurativi e bancari generati dai ritardi nello svincolo delle merci, ecc.

Questa situazione induce, molti operatori logistici e commerciali a spostare delle attività operative in altri Paesi meglio organizzati sotto il profilo amministrativo-procedurale.

L'efficientamento del sistema logistico nazionale passa attraverso una serie di interventi che prescindono dall'incremento della dotazione infrastrutturale avendo come obiettivo l'utilizzo razionale ed economico di quelle già realizzate.

Appare quindi indispensabile portare a fattor comune le potenzialità delle singole reti (portuali, interportuali, stradali, ferroviarie, ecc.) attraverso una rete di terminali integrata e interconnessa, omogenea per caratteristiche operative e di servizi offerti.

Tutto questo, necessariamente, dovrà tener conto delle indicazioni contenute nel disegno di legge in corso di esame del Parlamento

In tale ottica si muove la realizzazione di un sistema (Piattaforma) di gestione della rete logistica nazionale, che permette la interconnessione dei nodi di interscambio modale anche al fine di migliorare la sicurezza del trasporto delle merci.

- gli interporti nei sistemi logistici - portuali ex art.46 del Decreto Legge Salvalitalia (Bari, Bologna, Cervignano, Milano, sistema campano (Nola, Marcianise, Battipaglia, Novara, Orbassano, Padova e Verona)
- gli altri interporti essenziali Ancona lesi , Firenze, Genova, Livorno Guasticce, Pomezia, Cremona, il sistema umbro (Terni, Foligno, Città di Castello), Brindisi, Catania, Termini Imerese

5. I VALICHI ALPINI

Tale priorità, in modo particolare finalizzata alla realizzazione di nuovi valichi ferroviari, rappresenta un vero comune denominatore di tutti i Paesi della Unione Europea ed esterni all'Unione stessa come nel caso specifico la Svizzera.

L'accesso al bacino del Mediterraneo e la interazione tra i transiti provenienti dal bacino e diretti all'interno del sistema geo - economico della Unione Europea, non possono, in alcun modo, essere affrontati attraverso approcci puntuali. Il volume di merci che transita lungo l'intero arco alpino ha già da tempo superato la soglia dei 150 milioni di tonnellate/anno. La attuale offerta infrastrutturale, caratterizzata dai valichi stradali e ferroviari esistenti, produce un danno annuale all'intera economia europea di oltre **12 miliardi di € l'anno**.

Le soluzioni di queste emergenze, il superamento di queste gravi penalizzazioni che incidono direttamente sulla competitività dei nostri prodotti, vanno affrontate in modo organico e, soprattutto, non possono essere rinviare. Purtroppo, trattandosi di interventi la cui realizzazione impone tempi lunghi spesso i singoli Governi, le singole realtà territoriali preferiscono traslare nel tempo ogni azione concreta ed è encomiabile la decisione assunta dal nostro Paese, proprio nell'ultimo triennio, di portare avanti la realizzazione di tre nuovi valichi ferroviari: quello del Frejus, quello del Brennero e quello del Terzo Valico dei Giovi.

Il nostro Paese, pur in presenza di una recessione non facile, di un contenimento della spesa pubblica, ha preferito dare compiutezza a scelte che,