

sicuramente, saranno funzionali tra un decennio, ma che contengono una carica strategica estranea ad ogni logica congiunturale.

Il comune denominatore che motiva la organicità delle scelte è riscontrabile nei seguenti punti:

1. La strategia di lungo periodo che caratterizza l'intera azione progettuale e realizzativa;
2. La esigenza di dare contestualità al processo realizzativo. Realizzare solo un asse senza rendere contestualmente funzionale, nel caso del Frejus ferroviario, l'asse del Sempione significa creare, nel prossimo decennio, una canalizzazione privilegiata nei rapporti tra il nostro Paese e l'area nord occidentale dell'Europa;
3. La specifica competenza finanziaria della Unione Europea. Indipendentemente dal Fondo delle Reti TEN – T, l'accesso al bacino del Mediterraneo è una chiara condizione di "interesse comune" e come tale non può gravare solo su un singolo Stato, né può essere affrontata come opera strategica nazionale;
4. La rilevanza economica dell'intero progetto e la esigenza di misurare i ritorni di investimento, anche di lunghissimo periodo, e costruire così forme di pedaggiamento articolate capaci di ridimensionare l'impegno finanziario dello Stato.

Diventano in tal modo priorità essenziali i seguenti interventi:

- I valichi italiani di interesse europeo (Frejus, Brennero, Tarvisio e Trieste) e gli interventi strategici essenziali:
 1. Nuovo asse ferroviario Torino – Lione
 2. Adeguamento asse di accesso Gran San Bernardo
 3. Nuovo asse ferroviario Brennero
 4. Collegamento Fortezza Verona
- I collegamenti con i valichi alpini svizzeri (Gran San Bernardo, Chiasso e Domodossola) supportati dai seguenti interventi
 1. Adeguamento accesso ferroviario al san Gottardo via Milano-Chiasso
 2. Adeguamento ferroviario per accesso al Loetschberg sull'asse del Sempione

6. GLI ARCHI DEI CORRIDOI ESSENZIALI DI INTERESSE NAZIONALE ED EUROPEO

Tale priorità e le scelte legate a tale obiettivo sono state, in modo esaustivo, motivate sia in questo Allegato, sia in tutti i documenti propedeutici che hanno portato la Commissione Europea, prima, ed il Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea il 22 marzo 2012 ad assumere precise scelte strategiche su tali Corridoi.

Il corridoio essenziale adriatico – baltico

- Gli archi ferroviari del corridoio merci europeo (Baltic – Adriatic Corridor: Gdynia – Katowice – Ostrava / Zilina - Bratislava / Vienna - /Klagenfurt – Udine- Venice / Trieste/ •/ Bologna/Ravenna/ e Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste)
- I nuovi archi e nodi ferroviari AV/AC della revisione TEN - T 2012
- Gli archi della rete stradale essenziale della revisione TEN - T 2012)

Il corridoio essenziale Mediterraneo

- Gli archi ferroviari mancanti del PP6 TEN – T
 1. Asse AV/AC Verona – Padova e Venezia Trieste
- Gli archi ferroviari del corridoio merci europeo (Mediterranean Corridor Almeria-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona - Padua/Venice - Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony (Hungarian-Ukrainian border)
 2. Asse AV/AC Verona – Padova e Venezia Trieste
 3. Collegamento ferroviario Trieste - Divaccia
- Gli archi e i nodi del corridoio ERTMS (Corridoio D Valenzia- Lione-Torino - Milano-Verona-padova/ Venezia- Trieste- Lubijana-Budapest)
- I nuovi archi e nodi ferroviari AV/AC della revisione Ten-T 2012
- gli archi della rete stradale essenziale della revisione Ten-T 2012)
 4. Pedemontana piemontese;
 5. Completamento pedemontana lombarda
- Gli archi e i nodi della rete di navigazione fluvio-marittima Milano – Cremona - Mantova – Venezia /Ravenna/Trieste

Il corridoio essenziale Helsinki-la Valletta

- Gli archi ferroviari mancanti del PP1 TEN – T
 1. Adeguamento asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria
- Gli archi ferroviari del corridoio merci europeo Central North - South Corridor : Stockholm – Malmö – Copenhagen – Hamburg – Innsbruck – Verona – Palermo
- Gli archi e i nodi del corridoio ERTMS (corridoio B Stoccolma - Napoli)
- I nuovi archi e nodi ferroviari AV/AC della revisione TEN – T 2012
 2. Asse ferroviario Napoli – Bari – Taranto – Lecce
 3. Velocizzazione asse Catania – Palermo
- Gli archi della rete stradale essenziale della revisione TEN – T 2012)
 4. Nodo autostradale di Bologna

Il corridoio essenziale Genova-Rotterdam

- gli archi ferroviari mancanti del PP24 TEN – T

7. Completamento asse AV/AC Milano – Genova

- gli archi ferroviari del corridoio merci europeo n.1 (Rhine - Alp Corridor: Zeebrugge – Antwerp /Rotterdam – Duisburg - [Base] – Milano – Genova)
- gli archi e i nodi del corridoio ERTMS (corridoio A Rotterdam – Genova)
- gli archi della rete stradale essenziale della revisione Ten-T 2012

7. GLI ARCHI NAZIONALI DI ADDUZIONE AI CORRIDOI EUROPEI DELLA RETE ESSENZIALE

- 1.L'asse autostradale Valdastico Nord
- 2.L'asse autostradale Firenze – Siena
- 3.L'asse autostradale Orte – Mestre
- 4.L'asse autostradale tirrenico
- 5.L'asse autostradale adriatico

8. ALTRE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DI INTERESSE NAZIONALE DA COMPLETARE O DA AVVIARE

- a. Completamento asse stradale 131 (Carlo Felice) in Sardegna
- b. Completamento dell'asse stradale 106 Ionica

9. LE RETI ENERGETICHE E L'OTTIMIZZAZIONE DEI CONSUMI

All'interno del Piano delle Infrastrutture Strategiche sono compresi anche gli interventi legati alla infrastrutturazione delle reti energetiche e questa scelta testimonia quanto sia elevata la correlazione tra una corretta infrastrutturazione energetica e la organizzazione della offerta dei trasporti del Paese.

Nelle Linee Guida al PNR dell'aprile scorso è stata messa in evidenza la elevata incidenza del sistema trasporti sulla bilancia energetica; in particolare tale incidenza supera ormai il 40% e tale dato impone un immediato approccio responsabile finalizzato alla ottimizzazione dell'uso delle varie modalità di trasporto. **Dobbiamo, in realtà, sfruttare la ricchezza certa energetica di cui disponiamo: una ricchezza legata al contenimento ed alla ottimizzazione dei consumi.**

Quindi, l'impegno del Governo è quello di realizzare impianti sempre più avanzati tecnologicamente ed iniziative sempre più vantaggiose per il bilancio

energetico come avvenuto proprio con l'impianto di Tempa Rossa approvato per un importo di 964 milioni di € dal CIPE nella seduta del 23 marzo 2012.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, però, persegue contestualmente il contenimento dei consumi energetici nel comparto trasporti; un simile obiettivo deve portare a:

- **ridimensionare** in modo sostanziale, nel trasporto delle merci, **il carico a vuoto**. Oggi, purtroppo, tale livello raggiunge l'assurda soglia del 50%. Un simile dato testimonia l'assenza completa di una intelligenza gestionale nei soggetti preposti alla organizzazione dell'intero processo logistico;
- **ottimizzare il trasporto aereo**. La direttiva comunitaria sul "cielo unico" è mirata proprio a ridimensionare a livello comunitario, per un valore di circa 2 miliardi di € l'anno, il costo dei consumi energetici del comparto evitando le lunghe attese degli aeromobili nella fase di atterraggio. Ciò comporterà il massimo rispetto dei piani di volo e dei relativi slot e, quindi, una organizzazione logistica delle attività di handling;
- **ottimizzare la offerta del trasporto pubblico locale** in modo da ridimensionare il ricorso oneroso al trasporto privato;
- **costruire, in modo organico, l'utilizzo delle varie modalità di trasporto**, ricorrendo, soprattutto, per le lunghe percorrenze, al trasporto via mare attraverso il sistema delle "autostrade del mare".

Quattro obiettivi che il Piano della Logistica ha, in più occasioni, denunciato come obiettivi chiave della nostra economia ma che, purtroppo, finora sono rimasti solo riferimenti programmatici.

Utilizzando la gestione congiunta dei due Dicasteri, quello delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dello Sviluppo Economico, si intende dare concreta attuazione ad iniziative incisive capaci di ridimensionare, in modo sostanziale, questi consumi anomali e dannosi per la crescita e per lo sviluppo.

10. PROPOSTE RELATIVE ALLE DISPOSIZIONI URGENTI PER L'AGENDA DIGITALE ITALIANA PER LA CRESCITA E LO SVILUPPO DEL PAESE

L'Agenda Digitale rappresenta una delle sette iniziative "faro" individuate nella più ampia Strategia EU2020, finalizzata a una crescita inclusiva, intelligente e sostenibile dell'Unione europea. È stata presentata dalla Commissione Europea nel maggio 2010 e sottoscritta da tutti gli Stati membri che si sono impegnati al suo recepimento.

Lo scopo dell'Agenda Digitale è di sfruttare al meglio il potenziale delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione per rimuovere gli ostacoli alla crescita economica favorendo al contempo l'innovazione e l'inclusività sociale.

Con una maggiore diffusione ed un uso più efficace delle tecnologie digitali, infatti, l'Europa potrà stimolare l'occupazione, offrendo ai suoi cittadini una migliore qualità della vita, assicurando, ad esempio, un migliore servizio sanitario, trasporti più sicuri ed efficienti, un ambiente più pulito, nuove possibilità di comunicazione e un accesso più agevole ai servizi pubblici.

In sintesi, la rivoluzione digitale permette di ampliare il sistema delle opportunità.

L'Italia, però, palesa un minore contributo di lungo termine del capitale ICT alla crescita del Pil, investendo in ICT solo il 2 per cento del proprio prodotto interno lordo (ovvero, il 10% degli investimenti totali), contro il 3,5% degli Usa (che rappresenta il 25% degli investimenti totali). In altri termini, solo 0,22 punti per anno in Italia sono attribuibili alla accumulazione di capitale ICT, contro gli 0,56 punti della media dei paesi OECD.

Le istituzioni pubbliche hanno il dovere di guidare il cambiamento tenendo conto della continua tensione fra tecnologia, industria e società: l'industria italiana deve essere messa nelle migliori condizioni per poter rispondere al progresso tecnologico e deve essere garantito a tutti i cittadini l'accesso alla società della rete, sostenendo la competizione tra le piattaforme trasmissive, spronando gli investimenti per soluzioni tecnologicamente avanzate, tutelando la libera concorrenza e assicurando sistemi aperti e interoperabili.

La Pubblica Amministrazione deve saper cambiare pelle per porsi efficacemente al servizio dei cittadini e per fare della digitalizzazione una leva potentissima di risparmio di costi, di miglioramento dei servizi, di trasparenza nel suo operato.

A tal fine il 9 febbraio scorso è stata istituita la Cabina di regia per l'Agenda digitale italiana, composta da referenti del Ministero dello sviluppo economico, delle infrastrutture e trasporti, della pubblica amministrazione e semplificazione, dell'istruzione, università e ricerca, dell'economia e delle finanze, del Dipartimento della coesione territoriale, di quello per l'editoria, nonché da un referente delle regioni italiane e dal Presidente dell'Associazione nazionale dei comuni italiani, entrambi nominati dalla Conferenza Unificata.

L'operato della Cabina di regia è stato ampiamente condiviso con tutti gli stakeholders pubblici e privati, procedendo all'audizione, anche tramite consultazione pubblica, di numerosissimi soggetti.

E' stato quindi predisposto un Piano per l'Agenda digitale italiana che analizza il contesto nazionale ed elabora una propria strategia di recepimento dell'Agenda Digitale, individuando le priorità e le modalità di intervento per garantire ai propri cittadini i benefici derivanti dall'uso delle tecnologie digitali, eliminando alcuni fattori limitanti, quali la mancanza o carenza di accesso a Internet, la scarsa offerta di servizi, l'inadeguata alfabetizzazione informatica, ecc.

La strategia italiana, come quella europea, è di lungo respiro (sino al 2020) ma si pone obiettivi intermedi a breve termine, individuando moltissime iniziative che permetteranno al Paese di accelerare il processo di digitalizzazione, agendo su quattro assi: infrastrutture di rete, integrazione dei sistemi ICT nella P.A., digitalizzazione nei rapporti di imprese e cittadini verso la P.A. (switch-off), spint all'utilizzo del digitale e incremento delle competenze digitali.

Sulla base di tale impostazione, lo schema di articolato si declina in dodici sezioni che individuano le principali direttrici in cui il processo innovativo di digitalizzazione del Paese dovrà muoversi, con particolare riferimento alla diffusione dei sistemi ICT nell'ambito della Pubblica Amministrazione: le prime cinque sezioni sono dedicate a realizzare un pacchetto integrato di azioni che investono direttamente il modo con cui l'Amministrazione interagisce con i cittadini e le imprese e con cui dialoga con loro nella consapevolezza che questo è un passaggio obbligato se si vuole rendere il Paese più competitivo.

Tra le sezioni seguenti, oltre a quelle dedicate alla Sanità digitale, all'Agenda digitale per l'istruzione, si segnalano la Sez. VI, sull'azzeramento del digital divide contenente importanti disposizioni volte ad incentivare la diffusione della banda larga e ad eliminare il digital divide entro il 2013; la sezione VIII, dedicata ai pagamenti elettronici finalizzata alla diffusione di tale forme di pagamento sia nei confronti dei soggetti pubblici che dei privati prestatori di beni e servizi; una sezione IX dedicata al commercio elettronico; la sezione X sull'istituzione di uno sportello unico per l'attrazione degli investimenti esteri; Desk Italia XI contenente norme volte al sostegno alla ricerca e all'innovazione e la sezione XIII dedicata alle tematiche delle comunità intelligenti.

11. I CRITERI DI UN MASTER PLAN DELLA LOGISTICA

Nelle Linee Guida all'Allegato Infrastrutture al DEF 2013 – 2015 approvato il 18 aprile scorso viene ribadito che tutte le analisi, tutti gli approfondimenti hanno prodotto un dato comune: il valore delle diseconomie, generate dalla assenza di una offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace della stessa, produce annualmente un danno per il Paese che varia tra **50 miliardi di € e 60 miliardi di €**.

Un dato che produce da solo:

- un abbattimento sostanziale della competitività della nostra produzione;
- una perdita di oltre 3 punti di PIL;
- un vero trasferimento ad altri operatori non nazionali di attività ad alto valore aggiunto (la Germania, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: **in realtà la Germania svolge**

un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia);

- una perdita secca di unità lavorative (un sistema competitivo potrebbe coinvolgere oltre 2 milioni di unità lavorative, siamo fermi alla soglia di 400.000 unità);
- una forte incidenza sui consumi energetici;
- una forte incidenza su tasso di inquinamento atmosferico.

Ebbene in presenza di una situazione economica in cui la crescita diventa l'obiettivo chiave, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta verificando le proposte meritevoli di essere portate, entro l'anno, alla attenzione del CIPE.

Dal documento, in fase di istruttoria definitiva presso la Direzione competente del Dicastero, si evince che il valore aggiunto di una politica industriale per la logistica andrebbe ricercato almeno in tre direzioni:

- accompagnare e non ostacolare il cambiamento, mettendo le imprese efficienti in grado di crescere e di investire in tecnologie, innovazione, specializzazione, qualità e comodità, con incentivi mirati e sufficienti per stimolare gli investimenti innovativi coerenti con obiettivi generali di competitività e sostenibilità,
- dotare i mercati di infrastrutture ICT (Information and Communication Technology) di rete armonizzate, su cui si gioca ormai una quota determinante della competitività di sistema
- modulare le misure nazionali in funzione di obiettivi di medio e di lungo periodo non modali ma di sistema, dai quali derivare i correttivi e gli incentivi/disincentivi opportuni nei diversi segmenti modali, da sincronizzare quanto possibile.

Due appaiono i passi preliminari a qualsiasi nuova indicazione di politica economica per la logistica.

In primo luogo è necessario tracciare una "mappa" delle misure in vigore e dell'entità delle risorse impegnate e da impegnare sulle diverse misure individuate.

In secondo luogo, e per motivi non dissimili da quelli menzionati, è necessario operare una ricognizione dettagliata delle politiche regionali in essere e delle risorse impegnate.

Il primo sforzo è quello che viene operato attraverso l'individuazione dei criteri del Master Plan della Logistica, mettendo in campo tutte le migliori forze del Governo centrale e segnatamente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti unitamente a tutti i Ministeri direttamente o indirettamente interessati; il passo successivo richiede la collaborazione dei Governi regionali e quelli locali.

La valutazione degli impatti seguirà la impostazione dell'Impact Assessment dell'Unione Europea che si sviluppa sostanzialmente attraverso:

- la identificazione delle criticità;
- definizione degli obiettivi;
- sviluppo delle principali policy option;

- analisi degli impatti delle alternative selezionate;
- comparazione delle alternative;
- valutazione degli effetti;
- monitoraggio degli interventi.

Questa linea metodologica delle misure di intervento prenderà in esame in prima fase tutte le azioni individuate a “costo zero”.

Ciò premesso, sulla base degli approfondimenti svolti in sede di elaborazione del Piano e delle indicazioni di quadro che ne emergono, appare sin da ora possibile riassumere alcune piste di intervento coerenti con l'obiettivo di liberare le risorse imprenditoriali verso gli investimenti e la cooperazione necessari alla crescita logistica, sostenendone la capacità di rispondere al cambiamento.

Le piste di intervento capaci di concorrere all'obiettivo, da sottoporre a monitoraggio periodico, possono essere così riassunte:

1. Favorire la diffusione di servizi infrastrutturali e applicazioni ICT interoperabili, per ottimizzare l'operatività aziendale, l'integrazione modale, i rapporti con le amministrazioni e i tempi operativi, mediante:
 - la stabilizzazione delle attività di sperimentazione e consolidamento delle piattaforme telematiche in via di sviluppo (UIRNet, Albo Autotrasporto, Sistri), progressivamente ampliate a tutti gli interlocutori della logistica, nel quadro di un piano nazionale per i trasporti intelligenti.
2. Favorire l'outsourcing. Le attività logistiche in outsourcing assicurano maggior efficienza economica e ambientale. Per spingere il sistema produttivo in questa direzione occorrono azioni su:
 - formazione logistica, per l'offerta e per la domanda,
 - aggregazione di servizi, mediante sperimentazione e diffusione di contratti di rete, di distretto, di filiera, aderenti alle caratteristiche dimensionali e territoriali del sistema produttivo nazionale,
 - sperimentazione e diffusione di applicazioni ICT, finalizzate a ottimizzare i servizi di trasporto, anche multimodali, e a fornire alla committenza strumenti di visibilità in tempo reale del servizio.
3. Favorire la crescita dell'imprenditorialità logistica, fortemente sottodimensionata, e correggere l'eccessiva polverizzazione dell'autotrasporto agendo su:
 - aggregazioni di imprese di trasporto e logistica, anche mediante incentivazione fiscale e/o contributiva alle operazioni di fusione/acquisizione, compatibilmente con i vincoli comunitari,
 - incentivazione degli investimenti in innovazione e intermodalità, compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi,
 - sostegno per l'accesso al credito.

-
4. Favorire la multimodalità. L'integrazione modale richiede una pluralità di interventi convergenti, anche sul piano normativo e infrastrutturale. Con riferimento alle azioni positive di incentivazione è evidente la necessità di stabilizzare il rifinanziamento delle misure che spingono gli operatori a modificare e consolidare scelte di trasporto intermodali allo scopo di fidelizzare la domanda verso modalità – mare e ferrovia - che richiedono concentrazione di volumi. Ciò premesso, risultano essenziali misure per:
- la stabilizzazione delle misure di sostegno all'intermodalità marittima, sul modello dell'ecobonus all'utenza, da ampliare ad ulteriori collegamenti di corto raggio ad elevata valenza logistica, anche internazionali,
 - la stabilizzazione di misure di sostegno all'intermodalità ferroviaria, mediante bonus all'utenza, di preferenza su percorsi e servizi vocati al traffico ferroviario e quindi in grado di concentrare volumi sufficienti a favorire l'autosostenibilità a termine,
 - gli investimenti in mezzi e attrezzature per l'intermodalità,
 - la riduzione delle impedenze legate al costo delle manovre ferroviarie nei porti connessi alla rete dei corridoi a vocazione merci.
5. Sostenere la concorrenzialità delle imprese nei segmenti più esposti a rischi di delocalizzazione per effetti di dumping, specie sui costi sociali, derivanti dalla concorrenza degli operatori dell'Est Europa e dallo sviluppo di insediamenti logistico-portuali sulla sponda sud del Mediterraneo. Appaiono auspicabili misure temporanee, soggette a valutazione periodica in relazione all'andamento del mercato e compatibilmente con i vincoli comunitari, per:
- la riduzione del costo del lavoro per le aziende di autotrasporto mediante incentivazione e/o riduzione contributiva, ad es. in relazione ad assunzione di lavoratori temporaneamente espulsi dal circuito del lavoro o in relazione a operazioni di fusione/acquisizione o favorendo l'uscita controllata dal mercato dei padroncini,
 - la riduzione degli oneri sociali del cluster portuale, con particolare attenzione ai porti a prevalente attività di transhipment, direttamente esposti alla concorrenza dei porti mediterranei e del Nord Europa.

PAGINA BIANCA

CONSIDERAZIONI FINALI

Si ritiene opportuno riportare, in modo sintetico, quali sono gli elementi significativi del presente Allegato; i punti che si riportano di seguito, infatti, testimoniano un cambiamento sostanziale dell'approccio con cui in passato si sono redatti annualmente i vari Allegati.

In particolare nel Documento di questo anno rivestono una peculiare incisività strategica:

- 1. La chiara ed esplicita forza del quadro programmatico delle Reti TEN** – T a valle della decisione del Consiglio dei Trasporti della Unione Europea del 22 marzo 2012. Ci stiamo sempre più avvicinando verso uno strumento operativo che contiene non solo un chiaro disegno programmatico ma, per la prima volta nella storia della Unione Europea, indica ai vari Stati membri un quadro dettagliato di priorità
- 2. La rilevanza dell'articolo 41 del Decreto Legge 201/2011**, tale articolo distingue in modo inequivocabile due distinti momenti della programmazione delle opere strategiche, quella in cui vengono confermate tutte le opere approvate finora dal CIPE, quella in cui, su proposta del Ministro delle Infrastrutture, il Governo indica un quadro di interventi essenziali e prioritari
- 3. Una due diligence** che per la prima volta non solo chiarisce la dimensione del Piano Infrastrutture Strategiche ma consente al Governo di articolare nel medio periodo la intera azione programmatica consentendo una rivisitazione sostanziale delle esigenze finanziarie pubbliche del prossimo triennio
- 4. Una grande attenzione alla tematica portuale** in quanto forza determinante per la crescita e lo sviluppo. Sia le scelte assunte a scala comunitaria, sia i provvedimenti già assunti dall'attuale Governo, sia il Disegno di legge ultimamente approvato dal Senato sulla riforma del sistema portuale impongano con la massima urgenza la definizione di una nuova offerta del nostro sistema portuale e retro portuale. Una offerta che, superando possibili localismi, sia in grado di rispondere alle esigenze di una domanda di trasporto che nel breve periodo sceglierà altri siti del Mediterraneo in assenza di una nostra organizzazione completamente diversa dall'attuale
- 5. La esplicitazione delle linee guida del Piano degli Aeroporti.** Dopo 28 anni finalmente questo Governo dispone di uno studio approfondito dell'intera offerta aeroportuale ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nelle more di sottoporre alla approvazione definitiva il Piano, ha prodotto un quadro dettagliato, inserito integralmente nel presente

Allegato, degli orientamenti comunitari e degli indirizzi parlamentari in materia di razionalizzazione degli aeroporti e delle relative infrastrutture, nonché dei pertinenti servizi.

6. **La obbligata esigenza di inserire, all'interno dell'Allegato Infrastrutture in quanto a tutti gli effetti una delle reti portanti del sistema delle comunicazioni, le proposte relative alle disposizioni urgenti per l'Agenda Digitale Italiana** per la crescita e lo sviluppo del Paese. Nel documento sintetico riportato nel presente Allegato si prospettano le linee di indirizzo della normativa che il Ministro delle Infrastrutture, dei Trasporti e dello Sviluppo Economico intende proporre alla approvazione del Governo. All'interno di tale provvedimento vengono individuate moltissime iniziative che permetteranno al Paese di accelerare il processo di digitalizzazione, agendo su quattro assi: infrastrutture di rete, integrazione dei sistemi ICT nella P.A., digitalizzazione nei rapporti di imprese e cittadini verso la P.A. (switch-off), spint all'utilizzo del digitale e incremento delle competenze digitali. Queste proposte progettuali, entrando da quest'anno nell'Allegato saranno oggetto di monitoraggio sistematico annuale e, soprattutto, sarà possibile sin dal prossimo anno misurare le ricadute di una simile iniziativa sulla organizzazione della intera offerta logistica del Paese.
7. **La esplicitazione della Programmazione finanziaria della Unione Europea** attuale e la logica che caratterizzerà i contributi europei ai progetti nazionali. Viene anticipato, per la prima volta, un percorso metodologico che la Unione Europea chiede formalmente per il riconoscimento dei finanziamenti di interventi prioritari. 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.
8. **Il riconoscimento del ruolo chiave del "project bond"**. Nell'Allegato viene ribadito il ruolo strategico di un simile provvedimento. Si tratta di una norma assolutamente nuova, che ha consentito di creare un moderno strumento all'avanguardia in Europa e nel resto del Mondo, finanziando la fase critica della costruzione dell'opera, senza gravare sul debito pubblico e a un costo minore rispetto ai prestiti bancari. Un tassello importante che ha completato la disciplina di questo strumento è costituito dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze che, con il concerto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha stabilito le modalità con le quali i titoli possono essere garantiti dal sistema finanziario, da fondazioni e da fondi privati. Il provvedimento è operativo già dal 14 agosto di quest'anno. Molti degli interventi riportati nella **Tabella 3.2** possono essere realizzati proprio grazie al ricorso al project bond.