MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE



DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2015

BOZZA

Allegato

Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
L. 443/2001, art. 1, c. 1

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2015

Allegato
Programma delle infrastrutture strategiche del
Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
L. 443/2001, art. 1, c. 1

Presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri
Matteo Renzi

e dal Ministro dell'Economia e delle Finanze
Pier Carlo Padoan

d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Graziano Delrio

al Consiglio dei Ministri il 10 Aprile 2015

INDICE

SINTESI **7**

I. LE ANALISI DI CONTESTO A RIFERIMENTO DELLA STRATEGIA **11**

I.1 SINTESI DELLE ANALISI SULLA DOMANDA ATTUALE E POTENZIALE 11
I.2 SINTESI DELLE ANALISI SULLA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE 21
I.3 L'EVOLUZIONE DEL QUADRO PROGRAMMATICO EUROPEO DEI TRASPORTI NEL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA 27
I.4 SINTESI DEL CONTESTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO NAZIONALE 30
I.5 DIAGNOSI FINALE (ANALISI SWOT) 35

II. LE LINEE STRATEGICHE **39**

II.1 OBIETTIVI E LINEE DI INTERVENTO 39
II.2 GLI STRUMENTI ATTUATIVI E FINANZIARI 41

ALLEGATO 1 ..... **69**

ALLEGATO 2 ..... **72**

ALLEGATO 3 ..... **75**

SINTESI

L'Allegato Infrastrutture di quest'anno presenta alcune novità rilevanti che rispondono a esigenze da tempo emerse a livello europeo e nazionale.

L'Allegato Infrastrutture dà rilevanza al collegamento strategico tra le scelte di investimento adottate dal Governo e dal Parlamento e gli indirizzi comunitari, a partire dall'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i 4 Corridoi multimodali TEN-T che attraversano l'Italia.

In primo luogo, parte da un'attenta analisi del contesto trasportistico nazionale – in termini di dotazione e di domanda anche potenziale - e del quadro programmatorio e normativo europeo e nazionale che mette in evidenza tre aspetti prioritari relativi alla sicurezza, alla trasparenza e alla mobilità intelligente nell'ambito delle politiche per l'innovazione. In tale contesto, l'Italia è un partner attivo nella costruzione dello spazio unico europeo.

In secondo luogo, identifica conseguentemente le linee strategiche nazionali nel campo dei trasporti che saranno di riferimento per le varie politiche del settore trasporti nella consapevolezza del contributo che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto possono dare alla crescita, all'occupazione e alla coesione dell'intera Europa. In tal senso, l'Allegato Infrastrutture indica la scelta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di individuare in un unico Documento pluriennale di pianificazione (DPP), introdotto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, lo strumento di programmazione che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di propria competenza. In vista della definizione entro settembre 2015 del DPP, sempre sulla base delle linee strategiche definite nel presente Allegato e delle disponibilità finanziarie, saranno valutate anche le opere portuali e logistiche necessarie al perseguimento della strategia che sarà definita per ogni sistema portuale incluso nelle reti TEN nonché le linee strategiche e le relative opere prioritarie per i collegamenti degli aeroporti principali con le reti core e con le città e quelle nei settori idrico e dell'edilizia scolastica.

In terzo luogo, sulla base delle predette linee strategiche, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato, il Programma delle infrastrutture strategiche identifica 25 opere prioritarie, per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro, rispondendo da un lato a una diffusa esigenza di razionalizzazione e, dall'altro, a un sano esercizio di realismo finanziario finalizzato a selezionare un ristretto numero di opere sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili.

Con riferimento alle altre opere contenute nel PIS di cui all'XI Allegato infrastrutture si provvederà, a valle di un approfondito confronto con le Regioni, al previsto aggiornamento sullo stato di avanzamento in sede di definizione della nota di aggiornamento al DEF 2015.

PARTE PRIMA

IL QUADRO GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

I. LE ANALISI DI CONTESTO A RIFERIMENTO DELLA STRATEGIA

I.1 SINTESI DELLE ANALISI SULLA DOMANDA ATTUALE E POTENZIALE

Il trasporto passeggeri in Italia

Se il 2012 è stato un anno difficile per tutti i comparti della mobilità passeggeri in Italia, il 2013 ha permesso nella maggior parte dei casi di cogliere un'attenuazione del trend negativo, confermata dai primi dati ISTAT relativi al 2014. L'auto resta il principale mezzo di trasporto (59,8%), distanziando di gran lunga l'aereo (17,7%), utilizzato soprattutto per le vacanze lunghe (22,9%) e per i viaggi di lavoro (29,4%), ed il treno (10,7%), mezzo di trasporto scelto per un quinto dei viaggi di lavoro (20,9%) anche per effetto della crescente offerta su linee AV. Il comparto del trasporto pubblico locale conta approssimativamente 1.150 aziende pubbliche e private (delle quali circa il 26% svolge servizio urbano, circa il 55% solo servizio extraurbano e circa il 19% entrambi i tipi di servizio) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi.

TABELLA 1: RIPARTIZIONE PERCENTUALE PER TIPOLOGIA DI VIAGGIO E PER PRINCIPALE MEZZO UTILIZZATO: ANNI 2013 E 2014

	2013			2014		
	Vacanza	Lavoro	Totale	Vacanza	Lavoro	Totale
Aereo	13,5	27,8	15,1	16,0	29,4	17,7
Treno	10,1	23,1	11,6	9,1	20,9	10,7
Nave, battello, motoscafo	2,5	-	2,2	3,2	1,6	3,0
Auto propria, ecc.	66,1	34,4	62,6	63,7	34,7	59,8
Pullman turistico, di linea	5,6	3,5	5,4	4,4	3,0	4,3
Camper/autocaravan	1,5	0,8	1,4	2,5	-	2,2
Altro	0,7	10,4	1,7	1,1	10,4	2,3
Totale	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: ISTAT, 2015.

Il trasporto su autostrada, dopo tre anni in negativo, segna nel 2014 valori positivi sia sulla componente veicolare leggera (+1,0%) sia su quella pesante (+0,7%). Va tuttavia sottolineato che rispetto alla situazione precedente alla crisi, il livello di traffico del 2014 è ancora inferiore del 9,5%.

TABELLA 2: TRAFFICO VEICOLI LEGGERI SU RETE AUTOSTRADALE: ANNI 2012-14 (milioni di veicoli-km)					
Società	**2014**	**Var. % 2013**	**2013**	**2012**	**Var. 2013-12 (%)**
Autostrade per l'Italia	34.337,2	1,1	33.970,3	34.465,3	-1,4
Traforo Monte Bianco	7,17	1,1	7,09	6,80	4,1
Traforo S. Bernardo	7,79	4,4	7,46	7,19	3,8
R.A.V.	74,2	-2,2	76,2	79,3	-3,9
SITAF	213,3	-1,3	216,1	219,1	-1,6
SAV	257,4	-4,1	268,4	279,7	-4,0
ATIVA	391,5	-0,5	393,5	412,9	-4,2
Asti-Cuneo	99,5	3,3	96,3	86,0	12,0
SATAP A4	1.591,1	-2,3	1.628,3	1.663,1	-2,1
SATAP A21	1.291,3	1,6	1.270,7	1.308,5	-2,9
Torino-Savona	725,2	1,9	711,8	734,5	-3,1
Milano Serravalle-MI Tangenziali	1.208,5	2,1	1.183,9	1.206,1	-1,9
Centro Padane	639,8	1,7	629,4	640,2	-1,9
Brescia-Padova	3.644,7	2,1	3.568,1	3.596,6	-0,9
CAV	715,0	-10,0	794,3	806,8	-1,4
Brennero	3.230,7	1,1	3.194,9	3.200,6	-0,2
Autovie Venete	1.746,8	2,5	1.703,4	1.758,7	-3,1
Autostrada dei Fiori	956,9	2,5	933,3	954,8	-2,2
Aut.le della Cisa	596,5	2,1	584,3	602,4	-3,1
SALT	1.445,0	1,9	1.418,4	1.460,8	-3,0
SAT	215,5	2,4	210,5	200,9	4,8
Strada dei Parchi	1.785,3	-0,1	1.768,8	1.846,9	-3,3
Tangenziale di Napoli	835,4	-1,7	849,7	864,7	-1,7
Autostrade Meridionali	1.371,9	4,3	1.314,8	1.285,3	2,3
Consorzio Autostrade Siciliane	1.346,6	-0,7	1.356,2	1.390,7	-2,5
Totale	**58.734,6**	**1,0**	**58.175,1**	**59.077,9**	**-1,5**
Fonte: AISCAT, gennaio 2015.					

Per il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza, i volumi di traffico realizzati nel 2013 dal Gruppo FS Italiane sembrano in ripresa: i viaggiatori-km sono stati circa 19 miliardi, il 3% in più rispetto all'anno precedente. A sostenere questo trend è soprattutto l'espansione della domanda dei servizi a mercato, che, dopo la lieve flessione del 2012, hanno registrato 15 miliardi di viaggiatori km (+5% in termini tendenziali). Positivo anche il bilancio dell'attività realizzata da Italo, con quasi 6,2 milioni di viaggiatori nel 2013, oltre tre volte il risultato raggiunto nel 2012.

TABELLA 3: PASSEGGERI TRASPORTATI E MOVIMENTI DI TRENI PASSEGGERI: ANNI 2007-13 (passeggeri in valore assoluto, passeggeri-km in migliaia)							
	2007	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Numero di passeggeri	774.480.366	802.440.174	799.873.370	838.891.577	847.273.126	854.836.081	854.755.657
Passeggeri-km	49.780.147	49.523.599	48.124.031	47.172.074	46.844.623	46.759.422	48.738.612
Percorso medio passeggero	64,3	61,7	60,2	56,2	55,3	54,7	57,02
Movimenti treni passeggeri	315.204	313.965	314.091	315.188	320.559	303.259	317.906
Fonte: ISTAT, 2015.							

Per quanto attiene al traporto marittimo – che con riferimento ai passeggeri si caratterizza per una prevalenza del Tirreno legata all'importanza degli scambi con

le isole maggiori e dei servizi di continuità territoriale – a livello nazionale si evidenziano marcate contrazioni (in controtendenza rispetto ai trend europei e mondiali), in parte recuperate nel 2013 (11,3 milioni di passeggeri), con il porto di Civitavecchia al primo posto in Italia (oltre 2,5 milioni di crocieristi movimentati, +5,8%).

Per quanto riguarda il traffico crocieristico, i poli principali sono facilmente riconoscibili in Civitavecchia, Venezia, Napoli e Genova, legati all'attrattività turistica ed alla capacità di fornire servizi a terra alle navi e ai passeggeri. Tuttavia emerge domanda diffusa su altri porti, con rilevanza in crescita in tutti gli scali (porti siculi, porti toscani, porti pugliesi, ecc.).

TABELLA 4: TRAFFICO MARITTIMO ITALIANO PASSEGGERI (UNITÀ, 2013)

PORTI	Traffico Passeggeri	Crociere Imbarchi-sbarchi	Crociere Transiti	Crociere Totale	Totale
Savona-Vado	1.286.371	670.031	269.007	939.038	2.225.409
Genova	2.899.193	649.282	400.803	1.050.085	3.949.278
La Spezia	213.858	1.507	204.133	205.640	419.498
Marina di Carrara	1.237	-	-	-	1.237
Livorno	2.557.826	4.991	731.525	736.516	3.294.342
Piombino	3.079.480	-	-	-	3.079.480
Civitavecchia	4.033.783	989.999	1.548.259	2.538.258	6.572.041
Napoli	6.931.856	110.689	1.064.329	1.175.018	8.106.874
Salerno	601.175	12.997	108.922	121.919	723.094
Gioia Tauro	-	-	-	-	-
Taranto	-	-	-	-	-
Brindisi	474.600	-	-	-	474.600
Bari	1.700.591	165.031	439.750	604.781	2.305.372
Ancona	1.174.054	42.128	67.364	109.492	1.283.546
Ravenna	101.819	16.827	80.214	97.041	198.860
Venezia	2.072.642	1.512.596	303.227	1.815.823	3.888.465
Monfalcone	-	-	-	-	-
Trieste	147.414	52.297	17.947	70.244	217.658
Messina-Milazzo	8.175.725	36.190	465.126	501.316	8.677.041
Catania	390.457	35.313	196.452	231.765	622.222
Augusta	20.232	-	-	-	20.232
Palermo	1.632.320	42.869	368.130	410.999	2.043.319
Cagliari-Sarroch	343.418	5.731	140.272	146.003	489.421
Olbia-Golfo Aranci	3.660.136	-	189.702	189.702	3.849.838
TOTALE	**41.498.187**	**4.348.478**	**6.595.162**	**10.943.640**	**52.441.827**

In attesa dei dati definitivi per il 2014, si stima una contrazione sia del numero di crocieristi movimentati dai porti italiani (-8,97% per un totale di 10,32 milioni), sia del numero di toccate nave (-9,36%), valore che sarebbe il minimo dal 2010. Le previsioni per il 2015 segnalano, invece, un incremento del 6,37%, a riprova di un andamento del settore molto altalenante per effetto delle opzioni di scalo delle compagnie.

Il trasporto aereo in Italia nel 2014 è tornato a crescere dopo due anni di contrazione. Il sistema aeroportuale italiano ha registrato, rispetto al 2013, un incremento del traffico passeggeri pari al 4,5%.

I passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono stati 150.505.471 (+6,4 milioni più rispetto al 2013), con

incrementi per la quasi totalità degli scali italiani, attestando una capacità di crescita del traffico aereo in tutto il territorio. La significatività del 2014 è che finalmente il dato è superiore di 1,7 milioni di passeggeri rispetto al 2011 (ultimo anno in positivo per l'Italia) per effetto congiunto di una ripresa sia del traffico nazionale (+2,5%) sia di quello internazionale (+5,9%). Di recente l'ENAC ha rivisto le previsioni di crescita, stimando un incremento annuo fino al 2030 del 3,2%, inferiore rispetto a quanto prospettato in passato per via del rallentamento atteso nel breve periodo e delle basse potenzialità che riscontra nell'area Europa, ove l'Italia ha una quota di mercato pari al 9,6%.

TABELLA 5: TOTALI PASSEGGERI PER AEROPORTO E ORIGINE/DESTINAZIONE AL 2014

Aeroporto	Nazionali	Internazionali	Internazionali di cui C.E.	Transito	Totale commerciale	Var. % sul 2013
Alghero	1.037.836	597.231	575.653	2.745	1.637.812	4,83
Ancona	165.657	306.518	261.305	1.679	473.854	-4,51
Bari	2.542.393	1.122.588	1.039.846	9.047	3.674.028	2,15
Bergamo	2.771.505	5.994.830	5.244.803	6.195	8.772.530	-2,12
Bologna	1.732.406	4.801.219	0	38.859	6.572.484	6,24
Bolzano	57.868	471	134	0	58.339	96,37
Brescia	2.509	7.431	2.897	233	10.173	31,19
Brindisi	1.775.663	380.937	254.621	4.227	2.160.827	8,58
Cagliari	2.881.477	747.807	643.803	4.466	3.633.750	1,44
Catania	5.209.460	2.073.838	1.728.742	16.948	7.300.246	14,12
Cuneo	110.513	122.809	79.679	2.156	235.478	-18,30
Firenze	401.919	1.838.080	1.652.439	50	2.240.049	13,55
Foggia	4.959	256	0	0	5.215	-3,30
Genova	686.397	572.680	457.212	2.674	1.261.751	-2,68
Grosseto	315	3.593	1.590	0	3.908	-11,85
Lamezia T.	2.014.831	390.221	299.584	6.041	2.411.093	10,41
Milano LIN	5.129.709	3.854.576	3.853.513	2.609	8.986.894	-0,03
Milano MXP	2.867.694	15.802.046	9.372.870	168.921	18.838.661	4,99
Napoli	2.516.451	3.400.805	2.957.811	31.714	5.948.970	9,47
Olbia	1.192.796	903.032	884.813	10.897	2.106.725	7,88
Palermo	3.619.832	933.799	889.215	13.099	4.566.730	5,06
Parma	139.952	63.638	62.950	118	203.708	4,42
Perugia	45.630	158.364	158.213	453	204.447	-2,87
Pescara	233.592	319.572	290.001	375	553.539	1,54
Pisa	1.367.799	3.303.137	0	5.077	4.676.013	4,56
Reggio Calabria	517.417	0	0	169	517.586	-7,09
Rimini	383	467.970	40.099	1.502	469.855	-15,94
Roma CIA	990.017	3.999.371	3.864.575	0	4.989.388	5,66
Roma FCO	11.447.610	26.840.909	17.300.703	217.948	38.506.467	6,47
Torino	1.830.609	1.588.493	1.433.756	5.093	3.424.195	8,60
Trapani	1.159.837	436.705	436.420	558	1.597.100	-14,90
Treviso	694.829	1.548.533	1.364.814	231	2.243.593	3,35
Trieste	458.809	277.361	271.028	1.847	738.017	-13,26
Venezia	1.353.417	7.099.596	5.334.548	8.636	8.461.649	0,85
Verona	786.343	1.968.830	1.227.027	13.955	2.769.128	2,05
TOTALI	**57.748.434**	**91.927.246**	**61.984.664**	**578.522**	**150.254.202**	**4,48**

Fonte: Assaeroporti, 2015.

Il trasporto delle merci e il sistema logistico nazionale

Nel 2013 l'interscambio di merci con l'estero è stato complessivamente di oltre 432 milioni di tonnellate . I primi dati del 2014 evidenziano un andamento moderatamente positivo del traffico delle merci rispetto al 2013, ma i volumi del periodo pre-crisi sono ancora lontani. Il principale sostegno al miglioramento è ancora da addebitarsi all'interscambio con l'estero, anche se emergono prime indicazioni positive sul fronte della domanda interna.

La struttura geografica delle esportazioni italiane prosegue il percorso di riorientamento intrapreso negli ultimi anni. Se decisamente positivi e incoraggianti sono i trend dei rapporti con i Paesi del Nord Africa, del Far East (+7,7%) e del Medio Oriente (+7,4%), va considerato che anche le esportazioni hanno patito le incertezze del quadro economico internazionale, ove alla debolezza dei Paesi dell'area euro (che assorbono il 54% dei prodotti italiani in valore) si sommano segnali di difficoltà provenienti dai Paesi emergenti (come Brasile, India e Russia).

Per la movimentazione delle merci la modalità principale rimane l'autotrasporto (55% circa del totale), elemento che poi incide pesantemente (oltre il 63%, contro il 50% medio europeo) sul totale del costo logistico in Italia.

TABELLA 6: TRAFFICO INTERNO DELLE MERCI PER MODALITÀ DI TRASPORTO, ANNI 2007-12 (mil. di tonnellate-km)

Modalità di trasporto	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Trasporti ferroviari	25.285	23.831	17.791	18.616	19.787	19.447
- di cui grandi Imprese	21.197	19.918	16.232	15.139	17.279	16.982
- di cui piccole/medie imprese	4.088	3.914	1.559	3.477	2.508	2.465
Navigazione marittima di cabotaggio	52.211	47.017	49.173	53.156	53.708	51.983
Navigazione interna	93	64	76	135	144	106
Navigazione aerea	1.108	999	864	1.013	1.026	991
Autostrasporto (>50 km)	137.296	136.952	130.847	134.261	114.736	102.368
Oleodotti (>50 km)	10.923	10.455	9.714	9.606	9.476	9.662
Totale	**226.916**	**219.318**	**208.465**	**216.787**	**198.877**	**184.557**

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2011-2012.

I dati di traffico su strada sono positivi per il 2014 (+0,7% secondo i dati sulla rete autostradale di AISCAT) ed arrivano dopo un 2013 negativo. Si rileva, inoltre, che ben il 98% delle tonnellate trasportate ed il 90% delle tonnellate/km è generato dal traffico interno e che nel periodo 2007-2012 i trasporti interni su gomma effettuati sul territorio nazionale dalle imprese italiane sono diminuiti del 27%, mentre quelli fatti da imprese estere sono cresciuti del 18%. Notevoli, dunque, sono le difficoltà nel settore degli ultimi anni, con una riarticolazione anche profonda del range kilometrico degli spostamenti (circa il 68% del trasporto su strada si realizza entro i 100 chilometri). In linea con la tendenza europea, sembra lentamente affermarsi anche in Italia la riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza.

TABELLA 7: TRAFFICO VEICOLI PESANTI SU RETE AUTOSTRADALE: ANNI 2012-14 (milioni di veicoli-km)					
Società	2014	Var. % 2014-13	2013	2012	Var. % 2013-12
Autostrade per l'Italia	9.801,1	0,6	9.744,5	10.004,8	-2,6
Traforo Monte Bianco	3,30	0,9	3,27	3,46	-5,5
Traforo S. Bernardo	0,68	-2,9	0,70	0,75	-6,7
R.A.V.	27,4	0,0	27,4	29,4	-5,8
SITAF	83,8	0,1	83,7	85,4	-2,6
SAV	72,4	-1,9	73,8	78,6	-6,1
ATIVA	81,5	-0,5	81,9	86,6	-5,1
Asti-Cuneo	29,9	2,7	29,1	26,7	8,6
SATAP A4	518,7	-1,9	528,6	537,1	-1,6
SATAP A21	605,4	2,3	591,9	607,0	-2,5
Torino-Savona	149,4	2,6	145,6	151,7	-3,1
Milano Serravalle-MI Tangenziali	276,4	1,9	271,3	275,7	-1,6
Centro Padane	309,0	2,2	302,3	309,9	-2,4
Brescia-Padova	1.327,6	1,2	1.311,4	1.329,5	-1,3
CAV	271,5	-5,1	286,1	290,7	-1,0
Brennero	1.235,7	2,4	1.206,8	1.229,5	-1,9
Autovie Venete	722,1	2,5	704,8	714,9	-1,3
Autostrada dei Fiori	261,1	2,0	255,9	257,9	-0,9
Aut.le della Cisa	182,6	1,1	180,7	191,4	-5,7
SALT	351,1	-0,8	353,8	367,3	-3,8
SAT	44,2	-0,3	44,3	43,1	2,8
Strada dei Parchi	273,1	-2,5	280,1	290,6	-3,6
Tangenziale di Napoli	75,6	-1,7	77,0	78,3	-1,7
Autostrade Meridionali	143,3	6,2	134,9	132,9	1,6
Consorzio Autostrade Siciliane	220,5	-0,6	222,0	223,8	-0,8
Totale	**17.067,4**	**0,7**	**16.941,7**	**17.347,0**	**-2,3**
Fonte: AISCAT, gennaio 2015.					

Il trasporto ferroviario delle merci rappresenta una quota di traffico minoritaria (circa il 6%, mentre in altri Paesi si attesta tra il 12 ed il 18%), peraltro in calo deciso (dai 70,7 milioni di treni/km del 2008 ad appena 43,2 del 2013), ma con le imprese ferroviarie non riconducibili al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane cresciute con forza (13,5 milioni di treni/km, + 5% su base annua, erodendo però solo le quote del vettore nazionale). Come segnalato dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti (luglio 2014), oltre alla difficile congiuntura economica, va rilevato che il settore serve un bacino essenzialmente locale con una quota esigua delle merci in transito sul territorio nazionale. In una situazione complessivamente debole, si possono tuttavia cogliere interessanti segnali in controtendenza, in termini di progetti di potenziamento, ma soprattutto nel campo dell'intermodalità e della collaborazione col trasporto su strada, al fine di vincere quelle rigidità connaturate nel settore ferroviario e che rendono complesso perseguire i tradizionali due obiettivi della domanda delle imprese (contenimento dei costi e

maggiore velocità nell'adeguamento dell'offerta). Le imprese ferroviarie e gli MTO (Multimodale Transport Operator), per conquistare nuovi clienti che non siano in grado di comprare tutti gli slot del convoglio, hanno sviluppato i treni "multi cliente".

Il traffico intermodale caratterizza soprattutto le relazioni internazionali e per gran parte si sviluppa in alcuni grandi terminal ferroviari localizzati lungo la pianura Padana, in corrispondenza delle direttrici di adduzione verso i principali valichi alpini che connettono l'Italia con in Paesi del Centro-Nord Europa (Sempione, Gottardo, Brennero), con quelli dell'Est Europa (Tarvisio) e dei Balcani (Villa Spicina). Il trasporto intermodale rappresenta il 40% del traffico totale gestito dalla rete ferroviaria e nel 2011 sono state movimentate oltre 50 milioni di tonnellate, ossia un volume di affari costituito per il 68% da container e casse mobili (con il combinato ferro-mare), per il 15% da veicoli stradali accompagnati e per il restante 17% da rimorchi non accompagnati.

TABELLA 8: TRASPORTO FERROVIARIO INTERMODALE DI MERCI REALIZZATO DALLE GRANDI IMPRESE PER UNITÀ DI TRASPORTO INTERMODALE: ANNI 2010-2013 (tonnellate in valore assoluto, tonnellate-km in migliaia, percorso medio in km)

	2011		2012		2013	
	Tonnellate	Tonnellate km	Tonnellate	Tonnellate km	Tonnellate	Tonnellate km
Container e casse mobili	34.274.950	7.205.892	33.985.150	7.173.075	36.951.390	8.381.149
Semirimorchi non accompagnati	8.658.545	1.599.582	9.554.085	1.826.115	5.751.711	882.382
Veicoli stradali accompagnati	7.500.807	940.267	5.468.473	682.771	5.154.034	607.708
Sconosciuto	55.460	4.386	8.148	552	9.783	581
Totale	**50.489.762**	**9.750.127**	**49.015.856**	**9.682.513**	**47.866.918**	**9.871.820**
Percorso medio	**193,1**		**197,5**		**206,2**	

Fonte: ISTAT, 2015.

Il movimento totale di merci del sistema interportuale italiano nel 2012, secondo i dati pubblicati a luglio 2014 da Unione Interporti Riuniti, è stato superiore a 1,83 mln TEU (1,73 nel 2011), la maggior parte dei quali (71%) all'interno dei terminal di Interporto Quadrante Europa (36%, 667.000 TEU), CIM di Novara (21%, 380.000 TEU) ed Interporto Padova (14%, 250.000 TEU). In aggiunta a tali strutture, quantità elevate di TEU movimentati si sono avute nei terminal di Interporto di Bologna (151.000 TEU), Interporto di Trento (144.000 TEU), interporto di Rivalta Scrivia (105.333 TEU), Cepis (55.000 TEU) e Polo Logistico Integrato di Mortara (48.000 TEU).

A tali dati devono sommarsi i treni di tipo convenzionale, movimentati da alcuni terminal, ossia 136.648 unità nel 2012. Solo tre strutture hanno evidenziato più di 20.000 carri ferroviari movimentati: Cepis (44.000), Interporto Quadrante Europa (29.000) e Interporto di Bologna (24.000). In sette interporti nel 2012 non sono state osservate movimentazioni di carri ferroviari, mentre nelle restanti undici strutture se ne sono movimentati meno di 10.000.

Il comparto marittimo, pur con una dinamica decisamente più debole in confronto al trend globale e dell'area euro, detiene il 55% delle esportazioni italiane extra UE. Del complesso delle merci movimentate in entrata ed in uscita

dall'Italia il 53,50% viaggiano via mare: il 27,8% di queste è diretto verso i Paesi europei ed il 30% circa si muove da e verso l'Asia.

Nel 2013 il complesso degli scambi extra-comunitari via mare dell'Italia ha raggiunto quota 211 miliardi di euro, 110 dei quali in importazione. In termini percentuali questi valori incidono, rispettivamente, per il 68,3 ed il 55,6% sui corrispondenti flussi complessivi di import e di export dell'intera economia nazionale. Le aree maggiormente interessate dalle esportazioni via mare sono l'America e l'Asia, rispettivamente con circa 31 e 35 miliardi di euro registrati nel 2013. Sul fronte delle importazioni, però, il divario tra queste due aree si amplifica notevolmente, con un valore dei prodotti asiatici importati via mare che sfiora i 54 miliardi di euro, pari all'81,4% del totale import di provenienza asiatica, con una punta del 93,8% per l'area del Medio Oriente per via soprattutto degli scambi di prodotti energetici. Via Oceano Atlantico, invece, le importazioni dell'Italia si fermano a 15 miliardi di euro.

I principali dati sulla consistenza del trasporto marittimo delle merci per regione e ripartizione territoriale riflettono l'eterogeneità del network portuale italiano, in cui si ritrovano scali molto diversi in termini di dimensione operativa e grado di specializzazione merceologica.

TABELLA 9: MOVIMENTO NEL COMPLESSO DELLA NAVIGAZIONE PER REGIONE DI IMBARCO E SBARCO: ANNO 2013 (migliaia di tonnellate)

	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Navi	Stazza
Abruzzo	1.585	270	**1.856**	444	2.587
Calabria	17.511	17.764	**35.274**	51.294	252.423
Campania	14.510	7.049	**21.559**	94.176	278.578
Emilia-Romagna	19.372	3.156	**22.528**	4.123	42.651
Friuli-Venezia Giulia	43.655	7.473	**51.128**	4.161	100.529
Lazio	12.480	3.571	**16.051**	8.883	175.810
Liguria	45.496	21.317	**66.813**	11.481	373.008
Marche	4.673	2.529	**7.202**	2.739	52.592
Molise	9	184	**193**	811	1.258
Puglia	25.975	14.053	**40.028**	8.325	110.558
Sardegna	27.848	24.760	**52.608**	74.577	283.970
Sicilia	38.999	38.728	**77.727**	111.361	427.560
Toscana	20.393	12.528	**32.921**	48.052	292.940
Veneto	23.791	5.835	**29.627**	4.511	98.749
Porti minori	1.342	221	**1.563**	3.430	16.345
TOTALE	297.638	159.440	**457.078**	428.368	2.509.558
Regioni più sviluppate	169.859	56.411	**226.270**	83.950	1.136.279
Regioni in transizione	29.442	25.214	**54.657**	75.832	287.815
Regioni meno sviluppate	96.995	77.594	**174.588**	265.156	1.069.119

Fonte: ISTAT, novembre 2014.

Il dato relativo agli ultimi anni conferma come i porti gateway (Nord Tirreno e Nord Adriatico), potendo servire il territorio produttivo dell'interno e nel

contempo agire come porta di accesso dei traffici oceanici diretti al centro Europa, stiano reggendo la concorrenza meglio degli hub di trasbordo, che hanno perso gradualmente quote di mercato, incidendo in modo negativo sulla performance del settore a livello nazionale. I dati ripropongono, dunque, il tema della necessità di interventi che innalzino la competitività del sistema dove per la movimentazione dei container occorrono 18-19 giorni per export import contro una media paesi OCSE di 11/10 giorni.

Il dettaglio sulla movimentazione di contenitori nei principali porti italiani nel 2013 restituisce una complessiva situazione di leggera ripresa (5,7% sul 2012, dato che si conferma nei primi sei mesi del 2014) determinata da una risposta differenziata alla crisi economica, con la crescita dei porti liguri e dell'Alto Adriatico e, per quanto riguarda il *transhipment*, il recupero dei traffici a Gioia Tauro (però in contrazione nel periodo gennaio-ottobre 2014, -2,6%) cui fa da contraltare la forte difficoltà di Taranto (-24,1% nel 2013 e -2,2% nel 2014, scendendo a poco più di 27,8 milioni di tonnellate rispetto a 28,5 milioni di tonnellate nel 2013%).

TABELLA 10 MOVIMENTO CONTENITORI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI: SBARCHI+IMBARCHI+TRASBORDI, ANNI 2009-2013 (TEUS)

	2009	2010	2011	2012	2013
Savona-Vado	196.317	196.434	170.427	75.282	77.859
Genova	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013
La Spezia	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.218	1.300.432
Marina di Carrara	6.168	7.793	5.455	99	356
Livorno	592.050	628.489	637.798	549.047	559.180
Piombino	-	-	-	-	-
Civitavecchia	28.338	41.536	38.165	50.965	54.019
Napoli	515.868	534.694	526.768	546.818	477.020
Salerno	269.300	234.809	235.209	208.591	263.405
Gioia Tauro	2.857.440	2.852.264	2.304.987	2.721.104	3.094.254
Taranto	741.428	581.936	604.404	263.461	197.317
Brindisi	722	1.107	485	97	566
Bari	55	680	11.121	29.398	31.436
Ancona	105.503	110.395	120.674	142.213	152.394
Ravenna	185.022	183.577	215.336	208.152	226.879
Chioggia	-	-	-	-	-
Venezia	369.474	393.913	458.363	429.893	446.591
Protonotaro	-	40	-	40	-
Monfalcone	1.417	1.166	591	812	814
Trieste	276.957	281.643	393.186	408.023	458..597
Catania	21.791	20.560	17.659	22.087	30.255
Augusta	19	78	-	200	203
Palermo	30.111	33.495	28.568	22.784	20.647
Pozzallo				3.522	3.987
Cagliari-Sarroch	736.984	629.340	603.236	621.536	702.143
Totale	**9.514.654**	**9.777.962**	**9.526.808**	**9.612.626**	**10.082.380**

Fonte: Assoporti e Contship Italia, 2014.

Guardando nel complesso ai movimenti degli scali, si rileva che se il traffico rinfusiero si concentra nei porti più prossimi agli impianti industriali di riferimento (Taranto, Ravenna, Venezia, Brindisi e Piombino) o, come a Trieste, di punti di accesso a infrastrutture di trasporto di idrocarburi, la specializzazione nei traffici

Ro-Ro è degli scali insulari, per garantire continuità territoriale al traffico merci, e dei porti che presentano una buona connessione alla rete autostradale.

TABELLA 11: MERCE NEL COMPLESSO DELLA NAVIGAZIONE PER TIPO DI CARICO E PORTO DI SBARCO E IMBARCO: ANNO 2013 (migliaia di tonnellate)

PORTI	Contenitori	Rinfusa liquida	Rinfusa solida	Ro-Ro	Altro carico	Totale	Vari (%) totale 2012-13
Ancona	1.131	172	587	2.053	36	3.978	-12,82
Augusta	10	23.184	824	240	50	24.308	-2,31
Bari	546	3	1.413	1.341	76	3.379	-1,00
Barletta	-	337	591	-	210	1.138	-22,48
Brindisi	3	2.387	4.572	984	885	8.831	-13,68
Cagliari	6.923	1.784	167	3.150	220	12.244	-2,64
Catania	214	18	307	1.972	300	2.812	3,96
Chioggia	0	-	1.536	3	939	2.478	2,35
Civitavecchia	612	1.679	3.573	3.695	192	9.750	-4,75
Falconara Marittima	-	3.219	-	-	-	3.219	-14,23
Fiumicino	-	2.556	-	1	-	2.556	-48,15
Gaeta	-	2.214	916	-	63	3.193	16,62
Gela	0	2.496	-	1	1	2.498	-36,05
Genova	13.376	17.631	1.382	7.829	612	40.830	-3,82
Gioia Tauro	26.295	629	41	245	236	27.447	0,18
La Spezia	-	-	-	1.297	0	1.297	-90,04
Lipari	9.464	625	1.835	5	183	12.112	573,64
Livorno	-	1.664	-	91	3	1.758	-91,43
Marina Di Carrara	5.894	8.057	702	7.597	1.627	23.877	665,78
Messina	-	1	840	-	979	1.820	-79,90
Milazzo	0	33	0	9.109	2	9.144	-39,16
Monfalcone	-	14.318	-	141	58	14.517	280,82
Napoli	4	1	456	1.021	2.531	4.012	-68,55
Olbia	2.775	5.461	863	3.754	387	13.240	81,99
Oristano	0	-	57	6.014	84	6.155	320,42
Ortona	-	259	965	10	14	1.248	-9,70
Palermo	-	828	380	-	134	1.342	-82,28
Piombino	-	-	3	1.302	0	1.305	-81,78
Ponte Fornaci	121	1.827	60	5.434	170	7.612	471,04
Porto Empedocle	-	164	2.980	2.656	274	6.074	-75,34
Porto Foxi	-	139	586	53	363	1.142	-70,11
Porto Nogaro	11	24.786	-	-	-	24.797	1.231,03
Porto Torres	-	3.997	-	-	-	3.997	-3,99
Portovesme	-	12	242	1	876	1.130	-48,73
Pozzallo	-	787	1.026	1.901	116	3.830	239,84
Ravenna	-	70	662	157	226	1.115	-95,02
Reggio Di Calabria	22	96	715	108	158	1.099	-82,16
Salerno	2.308	4.856	8.394	1.433	5.531	22.522	308,08
Santa Panagia	-	7	141	6.267	52	6.466	-46,82
Savona	1.813	22	177	3.767	268	6.048	-57,11
Taranto	2	10.458	-	-	-	10.461	-70,29
Termini Imerese	940	7.294	3.137	1.108	1.339	13.817	919,70
Trapani	981	4.137	13.327	1.411	4.640	24.496	1.777,09
Trieste	3.829	33.473	1.330	6.000	1.354	45.986	9,12
Venezia	3.606	9.496	6.711	1.094	2.244	23.152	-5,88
Altri porti	375	5.122	2.331	4.000	1.017	12.845	15,81
TOTALE	**81.257**	**196.298**	**63.829**	**87.245**	**28.448**	**457.078**	**-4,14**

Fonte: ISTAT, novembre 2014.

Il dato per il 2014 del traffico cargo degli aeroporti italiani è estremamente positivo, 952.082 tonnellate (+5% rispetto al 2013, 12 mila tonnellate più del 2011) e conferma l'elevata concentrazione in capo ai tre scali principali (Malpensa, Fiumicino e Bergamo) che, complessivamente, movimentano 674 mila tonnellate (il 75,4% del traffico nazionale cargo). Nell'ambito di previsioni ampiamente positive sul lungo periodo alla scala globale, a condizione di un recupero in termini di gap infrastrutturale (mancanza di dogane, magazzini specializzati e servizi per un'efficiente catena logistica, bassa connessione con altre reti) l'Italia può trovare spazi rispetto ai principali Paesi europei concorrenti ed innalzare la sua quota di mercato (pari a circa il 6%, contro il 30% tedesco ed il 10% francese).

TOTALI 12: MERCI PER AEROPORTO E RIPARTIZIONE PER TIPOLOGIA AL 2014

Aeroporto	Cargo (tons)	Var % su 2013	Merci Avio	Merci Superficie	Posta
Alghero	38,77	15,40	38,42	0	0,36
Ancona	6.990	5,02	5.873	0	1.117
Bari	2.061	1,38	298	0	1.763
Bergamo	123.206	6,11	122.494	712	0
Bologna	41.789,34	5,35	32.160,06	9.622,37	6,92
Brescia	40.573	2,90	6.959	9.135	24.479
Brindisi	12	20	12	0	0
Cagliari	2.994	10,92	1.606	0	1.388
Catania	6.206	1,36	5.637	2	567
Firenze	268,70	18,72	109,40	159,30	0
Genova	3.482,59	25,66	275,86	3.206,72	0
Lamezia T.	1.460	11,08	68	0	1.392
Milano LIN	17.458,01	10,99	12.718,89	0	4.739,12
Milano MXP	469.657	9,14	459.696	0	9.961
Napoli	9.950,31	32,41	5.581,19	2.176,93	2.192,20
Olbia	309,87	9,11	308,91	0	0,96
Palermo	1.507	1,70	513	0	994
Pescara	44	93,90	44	0	0
Pisa	8.210,15	238,98	7.722,15	386,23	101,77
Reggio Cal.	46,02	54,48	46,02	0	0
Rimini	400,48	52,53	280,40	0	120,09
Roma CIA	15.668	4,67	15.610	0	58
Roma FCO	143.088	0,83	134.685	0	8.403
Torino	7.036,86	27,38	695,20	6.341,65	0
Trapani	17,68	51,17	17,68	0	0
Treviso	0,20	400	0,20	0	0
Trieste	452,85	20,97	123,46	329,39	0
Venezia	44.426,01	2,71	40.240,29	4.157,47	28,26
Verona	4.578	3,52	237	4.341	0
TOTALI	**952.081,84**	**4,97**	**854.200,12**	**40.570,05**	**57.311,67**

Fonte: Assaeroporti, 2015.

I.2 SINTESI DELLE ANALISI SULLA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

Con riferimento al settore stradale, L'Italia con una dotazione di 6.668 km di autostrade (per la gran parte con due corsie per senso di marcia) rappresenta

circa il 10 per cento della rete europea. Il valore di 22,1 km di rete autostradale ogni mille kmq di superficie, valore sostanzialmente costante negli ultimi anni, resta al di sopra della media europea e superiore ai valori di Francia e Regno Unito, ma inferiore a quelli di Germania e Spagna. A differenza di altri paesi quali Spagna, Francia e Germania in cui la crescita della rete autostradale è proseguita fino allo scorso decennio, la rete italiana è sostanzialmente la stessa dal 1980 a fronte invece di consistenti aumenti dei flussi di traffico. Ciò ha evidenti riflessi sui dati inerenti i fenomeni di congestione: sulla rete italiana circolano il 15% delle vetture laddove essa costituisce circa il 9% del sistema autostradale europeo.

Sulla rete di oltre 25.000 km gestiti da ANAS insistono oltre 11.000 ponti e viadotti, 4.000 dei quali con lunghezza superiore a 100 metri, e 1.200 gallerie di cui 842 di lunghezza superiore ai 500 metri. Oltre il 40% di queste opere sono state realizzate in periodi antecedenti il 1970 e hanno, quindi, raggiunto o superato la vita utile di progetto. Lo stato di conservazione delle opere d'arte richiede, pertanto, una manutenzione programmata al fine di porre rimedio ai naturali fenomeni di invecchiamento dei materiali dovuti alle azioni atmosferiche, accentuata anche dai maggiori effetti dell'azione dinamica causata dall'intenso volume di traffico di mezzi pesanti caratterizzati da pesi sempre crescenti .

Nel settore ferroviario, a fronte di una lunghezza complessiva delle linee in esercizio pari a circa 16.700 Km, la percentuale delle linee elettrificate si pone con il 70% al di sopra della media europea, e, per un'analoga percentuale, la rete italiana è dotata del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), tecnologia armonizzata con lo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie ERTMS. La percentuale di linee a doppio binario (45%) è invece al di sotto dei principali partner europei, come Francia e Germania. Ulteriori elementi di analisi derivano dai dati riguardanti le caratteristiche della rete per macroaree territoriali. Rispetto a un'estensione delle linee in esercizio pari a circa il 65% dell'intera rete nazionale, nelle regioni più sviluppate sono collocate circa il 76% delle linee a doppio binario ed elettrificate. Nelle regioni meno sviluppate, invece, sono collocate il 27% delle linee, ma solo il 25% delle linee elettrificate e il 20% di quelle a doppio binario.

Le linee AV / AC in esercizio, prevalentemente distribuite nella direttrice Torino-Milano-Napoli-Salerno, attraversano sette regioni per una lunghezza complessiva dei binari di circa 1.300 km.

Con specifico riferimento alle caratteristiche della rete ferroviaria che più incidono sulla capacità di sviluppo del trasporto merci, emergono elementi di criticità che riguardano le caratteristiche qualitative relative ai moduli di terminal e stazioni che raramente consentono il transito dei treni fino a 700 metri di lunghezza, le limitazioni al transito dei treni con 22 tonnellate per asse e i limiti di sagoma che non consentono il trasporto dei container high cubes senza l'utilizzo di carri ribassati. Queste limitazioni incidono in modo diffuso, con diversa rilevanza ma uguale gravità sotto il profilo strategico, soprattutto su due aree del paese: nelle direttrici di collegamento immediatamente a ridosso dei principali valichi alpini e nel Mezzogiorno.

I precari collegamenti di ultimo miglio con le strutture portuali penalizzano il traffico merci ferroviario e ovviamente portuale; in prospettiva, la crescita dimensionale delle navi, guidata dalla ricerca di economie di scala crescenti,

porrà ulteriori pressioni sui collegamenti terrestri. Da ciò deriva l'importanza, in particolare per il trasporto di container, dei collegamenti tra porti e reti ferroviarie e stradali.

Circa l'accessibilità ferroviaria, il 78% dei porti è dotato di collegamento ferroviario diretto con la Rete principale, il 52% è dotato di terminal ferroviario all'interno del porto e quattro porti Core oggi non presentano il collegamento alle rete nazionale. I Porti (con * si indicano quelli Core) si possono raggruppare a seconda del Tipo di Rete ferroviaria:

- Porti con Rete Ferroviaria di Tipologia A (la rete ferroviaria entra nel porto/presenza di fascio binari): Savona Vado, Trieste*, Genova*, La Spezia*, Venezia*. Livorno*, Taranto*, Ancona*, Ravenna*, Messina-Milazzo, Gioia Tauro*, Marina di Carrara, Piombino, Napoli*, Catania, Salerno;
- Porti con Rete Ferroviaria di Tipologia B (La rete ferroviaria si attesta fuori del porto (presenza di fascio binari): Civitavecchia;
- Porti con Rete Ferroviaria di Tipologia C (La rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto):Golfo Aranci, Brindisi, Bari*, Augusta, Palermo*. Cagliari Sarroch*.

Circa l'accessibilità stradale , tutti i 23 maggiori porti italiani presentano collegamenti con la viabilità ordinaria, la maggioranza è però carente in termini di qualità del collegamento con la rete autostradale, in particolare :

- solo 7 realtà portuali presentano collegamenti con viabilità extraurbana, tra queste le realtà con migliori collegamenti stradali (raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km) sono Napoli, Genova e Savona-Vado;
- 6 realtà portuali hanno collegamenti con viabilità urbana;
- le restanti 10 con viabilità mista.

I dati evidenziano carenze infrastrutturali anche su gran parte dei 14 porti core individuati come obiettivi prioritari dalla Commissione Europea in quanto strategici nell'ambito dei corridoi TEN-T. Sette dei 14 porti core risultano avere collegamenti stradali non adeguati in quanto raggiungibili con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

Un secondo ambito di criticità attiene alla profondità dei fondali e alla conseguente possibilità di accogliere navi di grandi capacità. In merito a tale problematica un recente studio propone una ricognizione sulla situazione riguardante i principali porti italiani e una stima dei fabbisogni di dragaggio.

Mentre attualmente tale problema interessa prevalentemente gli scali di *transhipment* e di traffico *deep sea*, in conseguenza al fenomeno del gigantismo navale è probabile che la disponibilità di alti fondali si renda progressivamente necessaria anche per scali specializzati su traffici *short-sea*. Con la graduale entrata in servizio delle navi container di maggiori dimensioni è infatti possibile che le compagnie decidano di indirizzare le navi attualmente in uso sulle grandi distanze verso i traffici all'interno del Mediterraneo. Infine, pesano – soprattutto sui tempi di attraversamento delle merci – una serie di vincoli di carattere amministrativo e istituzionale.

TABELLA 13: PROFONDITÀ DEI FONDALI E FABBISOGNI DI DRAGAGGIO NEI PORTI ITALIANI				
Autorità portuali	TEU (2013)	Fabbisogno di dragaggio (m^2)	Profondità attuale (m)	Profondità post-dragaggio (m)
Gioia Tauro	3.100.000*		-18,0	-18,0
Genova	1.988.013	2.956.000	-15,0	-17,5
La Spezia	1.300.432	918.000	-14,0	-15,0
Livorno	560.000*	1.860.000	-13,0	-16,0
Cagliari	685.000*		-16,0	-18,0
Taranto	197.317	19.500.000	-14,0	-16,0
Napoli	490.000*	4.713.000	-15,0	-16,5
Venezia	443.000*	6.650.000	-9,8	-12,0
Trieste	458.497	3.650.000	-18,0	-18,0
Salerno	270.000*	5.000.000	-13,0	-15,0
Ravenna	226.879	6.788.584	-11,5	-14,5
Savona-Vado	75.000*	430.000	-18,5	-20,0
Ancona	152.394	2.890.000	-12,5	-14,0
Civitavecchia (Fiumic., Gaeta)	49.600*	413.000	-15,0	-15,0
Palermo (Termini Imerese)	20.647*	434.568	-5,0	-10,0
Catania	27.800*	1.500.000	-8,0	-12,0
Bari	31.412*	200.000	-12,5	-13,0
Marina di Carrara	-*	140.000	-10,5	-10,5
Brindisi	-*	1.350.000	-14,0	-14,0
Augusta	203	86.914	-16,0	-16,0
Piombino		4.150.000	-12,0	-15,0
Messina			-11,0	-11,0
Olbia – Golfo Aranci		104.350	-10,0	-10,0
TOTALI	**10.076.744**	**63.734.256**		
Fonte: DIPE, 2014.				

Da una aggiornata ed esaustiva ricognizione sulla dotazione infrastrutturale del complesso degli aeroporti italiani , con riferimento ai volumi di traffico attuali, non emergono complessivamente sostanziali criticità relative alla capacità delle infrastrutture aeroportuali nazionali sia per quanto riguarda le strutture *land-side* che quelle *air-side*. In relazione a un aumento previsto dei traffici, e in assenza di interventi volti a innalzare gli attuali livelli di capacità, tuttavia, in un arco temporale di circa 10 anni i principali aeroporti italiani potrebbero andare incontro a gravi fenomeni di congestione. La previsione di raggiungimento in un breve-medio periodo della soglia di capacità interessa prevalentemente i due principali scali italiani, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, ma anche altri aeroporti caratterizzati attualmente da livelli di saturazione nelle ore di picco tra cui Bergamo, Catania, Napoli, Bologna, Firenze e Pisa. Un dato sicuramente critico è invece quello relativo al livello di intermodalità: solo 6 scali (Fiumicino, Malpensa, Palermo, Pisa, Torino ed Ancona) risultano collegati alla rete ferroviaria sia essa di scala locale o regionale.

Cospicui investimenti sono stati fatti negli anni recenti nel settore della mobilità su ferro dei principali centri urbani italiani.

A **Napoli**, le linee metropolitane 1 e 6 sono inserite in un sistema reticolare di trasporto pubblico e ciò consente di migliorare l'accessibilità alle diverse aree urbane e garantire l'interconnessione e l'intermodalità con il sistema stradale, il sistema dei parcheggi di interscambio, con le reti regionali, nazionali, internazionali e con il sistema portuale. La Linea 1 rappresenta una delle linee di

forza del trasporto pubblico nel Comune di Napoli con una configurazione ad anello che va a coprire varie aree del territorio comunale (Piscinola/Scampia, Policlinico, Vanvitelli, Università, Duomo, Garibaldi); la realizzazione dell'ultima tratta Centro Direzionale/Capodichino è strategica per il collegamento con l'Aeroporto e per la chiusura dell'anello metropolitano, dal momento che a Capodichino la metropolitana si interfaccia a nord con la tratta Piscinola/Capodichino della ferrovia gestita dalla MetroCampania Nord-Est. L'estensione della linea in configurazione finale è di circa 18 km. Nella configurazione attuale si registrano 12000 passeggeri/direzione nell'ora di punta; nella configurazione futura fino a Capodichino: 24000 passeggeri/direzione nell'ora di punta.

La Linea 6 nasce come linea tranviaria e, pertanto, con uno standard ridotto sia in termini costruttivi che trasportistici rispetto ad una linea metropolitana pesante. La linea si sviluppa lungo la direttrice est – ovest con l'obiettivo di decongestionare la fascia litoranea; la linea si interfaccia a ovest con il nodo intermodale Campi Flegrei (passante ferroviario FS, Linea Cumana e trasporto su gomma linee extraurbane) e a est con la linea 1 nella stazione Municipio. L'estensione della linea in configurazione finale è di circa 6,5 km. Nella configurazione finale si prevedono 7200 passeggeri/direzione nell'ora di punta.

A **Catania**, nell'ambito del processo di ammodernamento della Ferrovia Circumetnea, la realizzazione della metropolitana di Catania rappresenta uno degli elementi essenziali del trasporto pubblico locale dell'area metropolitana catanese e di una parte significativa del comprensorio pedemontano etneo, consentendo di migliorare significativamente le interconnessioni con il sistema ferroviario, stradale e aeroportuale. Infatti con la prima fase del programma di sviluppo della metropolitana, che riguarda le aree urbane di Catania, Misterbianco e Adrano, si avranno circa 47 km di metropolitana a servizio dell'area metropolitana di Catania in grado di trasportare un flusso di viaggiatori pari, a regime, a quasi 60 milioni/anno. Particolarmente significativa la tratta di immediata realizzazione (in quanto parte delle opere civili sono già appaltate) che consentirà il collegamento con l'aeroporto di Fontanarossa; peraltro per il completamento dei lavori fino all'aeroporto le progettazioni a livello definitivo hanno ottenuto tutti i nulla osta ed approvazioni necessarie ai fini della pubblicazione dei bandi di gara per l'affidamento dei lavori; sono in corso le procedure espropriative.

A **Milano**, le linee 4 e 5 di nuova realizzazione vanno ad ampliare la configurazione a rete delle linee metropolitane nella città di Milano.

La linea 5, ad automatismo integrale, si sviluppa, tutta in galleria, da una parte sulla direttrice Milano-Cinisello-Monza, collegando la stazione FS di Garibaldi con la via Bignami posta ai limiti del Comune di Milano, dall'altra verso ovest collegando la stazione Garibaldi allo stadio di San Siro. La linea realizza numerosi punti di interscambio sia con altre linee metropolitane che con il sistema ferroviario regionale. Con la prossima apertura all'esercizio della tratta Garibaldi-Stadio si andrà ad incrementare in maniera sensibile l'offerta di trasporto nell'area, già a partire dall'apertura dell'EXPO. Nei programmi comunali si sta valutando l'ulteriore estensione verso ovest da San Siro a Settimo Milanese, anche al fine di poter realizzare un adeguato deposito/officina, e verso nord-est da Bignami a Monza. Nella configurazione Bignami-San Siro la linea ha una lunghezza

di circa 13 km. La capacità oraria della linea, con un cadenzamento di 90 s, è di 21.280 passeggeri/ora/direzione. La domanda di trasporto sull'intera linea si attesterà intorno a 65 milioni di passeggeri/anno.

La linea M4, ad automatismo integrale, risponde all'esigenza della forte domanda di trasporto riscontrata lungo la direttrice San Cristofaro – Linate e si estende dalla periferia sud-ovest della città al centro storico e dal centro storico all'aeroporto di Linate. La linea realizza oltre che l'interscambio con l'aeroporto di Linate anche una serie di interscambi sia con altre linee metropolitane che con il sistema ferroviario regionale. La capacità oraria della linea, con un cadenzamento di 90 s, è di 24.000 passeggeri/ora/direzione. La domanda di trasporto sull'intera linea si attesterà intorno a 84 milioni di passeggeri/anno.

A **Torino**, la Linea 1, ad automatismo integrale, attualmente in esercizio collega il Comune di Collegno con l'area del Lingotto, attraversando le stazioni ferroviarie di Porta Susa e Porta Nuova. La linea metropolitana costituisce, insieme alle linee tranviarie, uno degli assi portanti del trasporto pubblico nella città. E' in corso di realizzazione il prolungamento verso est da Lingotto a Bengasi, ed è in programma la realizzazione del prolungamento verso ovest da Collegno a Cascine Vica. L'estensione della linea in esercizio è di 13,2 km; con i prolungamenti verso Cascine Vica e Bengasi la linea raggiunge circa 19 km. La capacità della linea, con il cadenzamento attuale di 120 s, è di 12.000 passeggeri/ora/direzione; la capacità sarà notevolmente aumentata quando si utilizzerà il cadenzamento minimo di 75 s. I passeggeri attualmente trasportati sono sull'ordine di 40 milioni/anno; la domanda di trasporto, considerato anche i bacini interessati dai prolungamenti, si attesterà intorno agli 80 milioni/anno.

L'Interconnessione Rebaudengo/passante ferroviario Torino, sulla linea Torino-Ceres di GTT, viene prolungata per circa 3.385 m per consentire il collegamento con la linea lenta RFI del passante ferroviario di Torino, in via di completamento. Il nuovo collegamento si snoda principalmente lungo la direttrice di Corso Grosseto partendo dalla linea lenta di RFI, all'altezza della stazione REBAUDENGO, per riallacciarsi alla linea esistente Torino-Ceres, all'altezza di Largo Grosseto.

A **Roma**, la linea C rappresenta l'infrastruttura di trasporto pubblico di interconnessione tra la zona est della città (Casilina), il centro storico, e la zona Nord-ovest (Cassia). Attualmente è in esercizio la tratta tra il comune di Montecompatri e Centocelle. Il prossimo prolungamento fino alla stazione di San Giovanni e il completamento della prima parte della linea fino a Fori Imperiali renderanno possibile l'interconnessione a maglia delle tre reti metropolitane romane nelle stazioni di San Giovanni e Colosseo. L'estensione totale della linea da Montecompatri a Fori Imperiale è di circa 24,5 km. Nella configurazione finale con sviluppo fino alla Cassia è prevista una domanda di trasporto 20000/passeggeri/direzione nell'ora di punta.

A **Firenze**, il Comune ha in programma la realizzazione di un'ampia rete tranviaria che consentirà il collegamento tra il centro città e i comuni limitrofi; ad oggi risulta in esercizio la linea 1 che realizza il collegamento tra il centro città e il Comune di Scandicci, e sono in corso di realizzazione la linea 2 e il primo lotto della linea 3; la linea 2 consentirà il collegamento tra la città e l'aeroporto, mentre il primo lotto della linea 3 con la zona di Careggi. Attualmente la linea 1 in esercizio trasporta circa 13 milioni di passeggeri/anno.

I.3 L'EVOLUZIONE DEL QUADRO PROGRAMMATICO EUROPEO DEI TRASPORTI NEL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA

Durante il semestre di Presidenza, l'Italia ha sollecitato gli Stati membri e la Commissione a compiere passi avanti concreti verso il potenziamento e l'integrazione delle infrastrutture di trasporto europee, dando attuazione piena ai principi di intermodalità, interoperabilità e concorrenza tra i vari sistemi nazionali.

Il ***IV pacchetto ferroviario*** rappresenta un'occasione importante per migliorare i servizi ferroviari dell'Unione Europea, aumentandone efficacia, efficienza e competitività. Questi processi, per essere veramente efficaci, devono essere realizzati in modo omogeneo e in tempi adeguati in tutti gli Stati membri. I tre dossier che compongono il ***pilastro tecnico*** del IV Pacchetto sono i seguenti:

- Proposta di Regolamento del Parlamento e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie e che abroga il Regolamento (CE) n. 881/2004.
- Proposta di Direttiva del Parlamento e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione europea (rifusione).
- Proposta di Direttiva del Parlamento e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione).

Nel corso del Semestre di Presidenza è stato avviato e portato avanti il trilogo con il Parlamento e la Commissione UE. L'Italia ha posto con forza l'esigenza di progredire contestualmente anche sul ***pilastro politico***, affrontando gli aspetti relativi alla liberalizzazione e alla governance.

Il pilastro politico è composto dai seguenti dossier:

- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia.
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie .

Sui primi due dossier si è pervenuti al progress report nel Consiglio del 3 dicembre 2014; sul terzo si è conseguito, nel medesimo Consiglio, l'orientamento generale.

L'obiettivo della proposta di "Apertura del mercato" è quello di migliorare la qualità dei servizi di trasporto ferroviario dei passeggeri e migliorarne l'efficienza operativa, attraverso regole comuni per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico per il trasporto passeggeri, insieme a misure di accompagnamento per aumentare il successo delle procedure di gara competitive.

La proposta sulla "Governance" mira a intensificare la pressione concorrenziale sui mercati dei servizi nazionali di trasporto passeggeri anche attraverso misure volte ad assicurare la parità di accesso all'infrastruttura da parte del gestore dell'infrastruttura.

Nel ***trasporto aereo***, la Commissione e il Parlamento Europei hanno rispettivamente presentato e modificato la proposta legislativa Cielo Unico Europeo II+ (Single European Sky SES) che, superando le criticità del Cielo Unico Europeo I e II, mira a fare in modo che l'Europa abbia un sistema del trasporto aereo competitivo e in grado di catturare la crescente domanda di traffico prevista nei prossimi anni.

L'Italia ha inserito il Cielo Unico Europeo II+ tra i temi prioritari del semestre, ottenendo l'orientamento generale sull'intero pacchetto nel Consiglio del 3 dicembre 2014. Principale obiettivo del Cielo Unico Europeo II+ è una riforma dell'architettura dell'ATM (Air Traffic Management) in Europa, attraverso una de-frammentazione dello spazio aereo. Come conseguente risultato dell'applicazione del Cielo Unico Europeo si prevedono una riduzione dei costi, dei ritardi e dell'impatto ambientale nel settore aereo e un miglioramento della safety in campo aeronautico.

In parallelo e coerenza con il quadro giuridico europeo sopra delineato (comprendente la Comunicazione della Commissione 2014/C 99/03 in materia di aiuti di Stato agli aeroporti), nel consiglio dei Ministri del 30 settembre 2014 è stato adottato l'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale finalizzato a promuovere la razionalizzazione e l'efficientamento del settore attraverso lo sviluppo del settore aeroportuale, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi ad intercettare la domanda di traffico.

Nel ***trasporto marittimo*** la revisione delle reti TEN-T ha creato la base per un nuovo indirizzo strategico che miri a rendere i porti italiani capaci di affrontare la concorrenza in un contesto ormai totalmente globalizzato, anche attraverso maggiori investimenti nella logistica.

L'Italia ha conseguito nel Consiglio dell'8 ottobre 2014, l'orientamento generale sul Regolamento per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti.

Il Regolamento prevede misure relative alla libera prestazione dei servizi e disposizioni sulla trasparenza finanziaria volte a dimostrare l'allocazione di fondi pubblici, la non arbitrarietà dei prezzi fissati in presenza di monopoli e la trasparenza dei canoni per le infrastrutture. Esso costituisce un riferimento importante per il nostro Paese proprio nel momento in cui il Governo italiano si appresta ad emanare un piano della portualità e della logistica.

Anche la ***mobilità nelle aree urbane*** è tra le priorità dell'Unione Europea, considerato che nelle città vive più del 70% della popolazione europea, si produce l'85% del PIL, sono concentrati il 40% delle emissioni di CO_2 e il 70% delle altre sostanze inquinanti da imputare al traffico urbano nonché il 40% degli incidenti stradali.

La mobilità in ambito urbano è influenzata dall'impiego delle nuove tecnologie che possono offrire diverse opportunità e generare nuove forme di mobilità. Le nuove generazioni, in particolare, sembrano essere le più interessate a nuove forme di mobilità a cui è possibile accedere attraverso l'impiego di nuove tecnologie basate sull'uso della rete internet, delle sue applicazioni e dei social network.

L'11 dicembre 2013 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno approvato i Regolamenti nn. 1315 e 1316 con i quali si definisce il nuovo orientamento in materia di ***rete transeuropea dei trasporti TEN-T***, improntato a rendere efficace e vincolante l'utilizzo dei fondi che la UE eroga ai progetti di interesse

comune a valere sulle risorse della Connecting Europe Facility (CEF), del FESR, del Fondo di Coesione e dei prestiti della Banca europea per gli investimenti.

I Regolamenti fissano al 2030 il termine per completare la rete centrale (*Core*) e al 2050 quello per la rete *Comprehensive*. Le reti dovranno conformarsi a caratteristiche tecniche prestabilite, che, per le ferrovie, riguardano il tipo di elettrificazione, l' ERTMS, il carico assiale e il modulo minimo. Per le autostrade, la presenza di aree di riposo ogni 100 km e di distributori di carburanti puliti, nonché la dotazione di tecnologie intelligenti. Si prevedono inoltre misure volte a rimuovere i colli di bottiglia e rendere più fluido ed efficiente il traffico di merci e il trasporto di passeggeri, attraverso l'intermodalità e il sostegno alla realizzazione di collegamento di porti e aeroporti alla rete TEN-T nonché all''integrazione dei nodi urbani.

Durante il periodo 2014 -2020 l'Unione Europea, anche grazie al forte sostegno della Commissione, ha stanziato circa 26,3 miliardi di euro per la copertura degli investimenti della ***nuova rete centrale di trasporto TEN-T*** (*core network*). Il resto del costo, oltre 250 miliardi di euro, è in buona parte a carico dei bilanci degli Stati membri, che sono tuttavia frenati per la mancanza di sufficienti risorse e l'impossibilità di utilizzare quelle faticosamente stanziate a causa dei vincoli del Patto di stabilità e crescita.

In seno al Consiglio informale dei Ministri dei Trasporti europei che si è svolto a Milano il 16 e 17 settembre 2014, è stata conseguentemente posta l'esigenza di: rafforzare la *governance* dei corridoi e l'interoperabilità delle tecnologie e la reciprocità negli accessi; dare maggiore flessibilità di utilizzo dei contributi pubblici di fonte nazionale e comunitaria per finanziare progetti di rilevanza europea; superare le criticità di avviamento degli strumenti di finanziamento innovativi (come il *Marguerite Fund*, la *Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects* e i *Project bond*).

Il Consiglio TTE (Trasporti, Telecomunicazioni e Energia) del 3 dicembre 2014 ha adottato all'unanimità le conclusioni della Presidenza italiana, originate nel Consiglio informale di Milano, prendendo atto con soddisfazione che la pianificazione strategica dei Corridoi, elaborata sulla base dei nuovi Regolamenti TEN-T e dei Piani di Lavoro dei Coordinatori europei, consente a tutti gli Stati membri di disporre finalmente di un quadro di riferimento adeguato per formulare le richieste di finanziamento, a partire dai primi bandi della *Connecting Europe Facility* .

Le conclusioni del Consiglio sulle infrastrutture di trasporto e la rete trans-europea del 3 dicembre 2014 hanno l'obiettivo, nell'ambito di una più ampia strategia di attuazione delle riforme strutturali, di orientare l'azione del nuovo esecutivo europeo verso un robusto programma di investimenti nelle infrastrutture di trasporto sia nel piano triennale della Commissione europea sia nel processo di revisione della strategia Europa 2020, avviata a marzo scorso dalla Commissione europea.

La tempistica di queste conclusioni non poteva essere migliore. La proposta italiana viene infatti a trovarsi in piena sintonia con gli orientamenti del Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici, recentemente presentato dal Presidente della Commissione europea Juncker, per rilanciare la crescita e l'occupazione. La rete trans-europea di trasporto (TEN-T), in particolare la rete centrale (core), costituisce la base ideale per questi investimenti strategici.

Il testo contiene altresì approfondimenti importanti relativi a nodi politici talvolta delicati quali la pianificazione strategica dei progetti, il finanziamento

degli investimenti e la governance e il coordinamento nella loro attuazione. Per stimolare l'ingente mole di investimenti richiesti nelle infrastrutture, infatti, devono essere utilizzate al meglio le risorse pubbliche e stimolare gli investimenti privati, ripristinando la fiducia degli investitori, migliorando i profili di competitività e dando particolare valorizzazione all'esclusione dal Patto di stabilità di eventuali contributi nazionali.

Oggi finalmente disponiamo di un atto pianificatorio caratterizzato da una logica di priorità (core network) e da una logica di essenzialità (comprehensive network); reti plurimodali e immateriali integrate con nodi logistici e metropolitani capaci di offrire un tessuto connettivo alle esigenze di una domanda di trasporto sempre più articolata.

Un ulteriore approfondimento della strategia europea è avvenuto nell'ambito del processo di formulazione delle politiche di coesione per il periodo 2014-2020 che ha visto l'introduzione di profonde innovazioni regolamentari, in primo luogo al fine di consentire un allineamento con gli obiettivi di lungo termine sulla crescita e l'occupazione fissati all'interno della Strategia Europa 2020. I Fondi Strutturali e di Investimento Europei sono infatti indirizzati al perseguimento di 11 obiettivi tematici (OT) su territori regionali suddivisi in tre categorie: regioni meno sviluppate (PIL pro capite inferiore al 75% della media UE 28), in transizione (tra il 75% e il 90%) e più sviluppate (oltre il 90%). In ossequio al principio di concentrazione delle risorse sono inoltre fissate delle soglie minime per il perseguimento di alcuni obiettivi ritenuti di particolare rilevanza che variano in ragione della classificazione regionale.

I.4 SINTESI DEL CONTESTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO NAZIONALE

L'Allegato Infrastrutture mette in evidenza tre aspetti particolarmente rilevanti del contesto normativo e programmatico nazionale riferiti alla ***sicurezza***, alla ***trasparenza*** e alla ***mobilità intelligente*** nell'ambito delle politiche per l'innovazione.

Sicurezza

L'attenzione dell'Unione Europea verso le tematiche del trasporto su strada, si traduce nella produzione di norme volte da un lato al contenimento dei costi e dall'altro al rispetto dei requisiti di sicurezza nonché di protezione ambientale. A tale proposito vale la pena citare la Comunicazione della Commissione del 20 luglio 2010 "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" che pone diversi obiettivi strategici da realizzare entro il 2020 tra cui il miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada; il rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale; il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Per ciò che concerne il trasporto marittimo, l'attività della Commissione è orientata verso la definizione di un quadro normativo e di indirizzo strategico tale da rafforzare e sottolineare la centralità del ruolo svolto dai porti come punti nodali del sistema commerciale e trasportistico europeo. In ordine a ciò appare opportuno citare la Comunicazione "La cintura blu: uno spazio unico del trasporto

marittimo" attraverso la quale si è inteso delineare un quadro per la creazione di uno spazio marittimo dove viene consentito alle navi di operare liberamente nel mercato interno dell'Unione grazie alla semplificazione delle formalità amministrative e dove, nel contempo, sono potenziate la sicurezza di persone e cose, la tutela dell'ambiente e le politiche doganali e tributarie. È altresì utile ricordare la "strategia per la crescita blu" approvata dal Parlamento europeo il 2 luglio 2013 e finalizzata al miglioramento della crescita sostenibile nel settore marino, dei trasporti marittimi e del turismo dell'Unione.

Il ricorso all'utilizzo di sistemi tecnologici gioca un ruolo fondamentale nella creazione di un sistema di trasporto per le persone e per le merci integrato, sicuro, efficiente e sostenibile così come riconosciuto dalla politica comunitaria. A tale proposito appare opportuno citare, tra gli altri, due strumenti normativi: il Piano di Azione ITS di dicembre 2008 e la Direttiva 2010/40/UE del 7 luglio 2010. Il primo, partendo dalla sistematizzazione delle iniziative che l'UE ha lanciato volte all'implementazione di sistemi tecnologici (ESAR, ERTMS, RIS, ITS, e-Maritime) è finalizzato ad "accelerare e coordinare la realizzazione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel trasporto stradale, comprendendovi le interfacce con gli altri modi di trasporto". La Direttiva 2010/40, invece, definisce e concretizza - dal punto di vista legislativo - il quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo coordinato e coerente di sistemi di trasporto intelligenti interoperabili nell'Unione.

Per quanto concerne il livello nazionale, mentre per la trattazione dei principali documenti di programmazione si rimanda al terzo capitolo, nel seguito si forniscono alcuni brevi cenni su alcune disposizioni normative di recente approvazione.

Le finalità che il legislatore nazionale si pone in materia di trasporto stradale sono volte essenzialmente a disciplinare le diverse interfacce del trasporto su strada attraverso la definizione delle modalità di esercizio del servizio, di autorizzazione al suo svolgimento oltre che contribuire all'implementazione della politica europea in materia. Ne costituisce un esempio il Decreto legislativo n. 35/2011 di recepimento della Direttiva 2008/96/CE, entrato in vigore il 23 aprile 2011 che detta le disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di una serie di procedure, in capo ad una pluralità di soggetti, finalizzate alla valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli della sicurezza stradale, alla gestione della sicurezza della rete stradale e alle ispezioni di sicurezza.

Gli obiettivi dell'azione legislativa nazionale in materia di sistemi intelligenti di trasporto concorrono all'implementazione della politica europea di settore. Ne rappresenta un esempio il Decreto interministeriale 1 febbraio 2013, recante "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia", che rappresenta inoltre la base metodologica ed operativa del Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS). Quest'ultimo adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n.44 del 12 febbraio 2014, è finalizzato "all'identificazione delle priorità in materia di sistemi intelligenti di trasporto, all'individuazione delle tempistiche e degli strumenti di attuazione e dei benefici attesi per il Paese".

Trasparenza

Con riferimento più generale all'attività di regolazione, l'art. 36 della Legge n. 27 del 24 marzo 2012 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori. Con la Delibera n 70/2014 l'Autorità ha adottato un insieme di misure sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie volte a "creare un nuovo sistema di regole trasparenti per incentivare la concorrenza, l'efficienza ed il contenimento dei costi a beneficio di utenti, imprese e consumatori e dare certezze agli investitori".

Sul fronte della vigilanza sull'osservanza delle norme del Codice degli appalti nonché sulla regolarità delle gare sui contratti pubblici, con il decreto legge n.90/2014 l'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione) ha assorbito l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e ne ha acquisito compiti e funzioni.

Molto rilevante è l'attività di regolazione del settore svolta dall'ANAC, volta ad assicurare trasparenza dell'azione pubblica nelle gare e quindi prevenire fenomeni corruttivi, attraverso l'adozione di atti interpretativi e a carattere generale (Determinazioni e le Linee Guida) nonché la redazione di modelli di Bando da usare obbligatoriamente da parte delle amministrazioni aggiudicatrici, salvo adeguata motivazione per il loro mancato utilizzo.

Recentemente è stata attribuita all'ANAC una ulteriore specifica competenza sulle varianti in corso d'opera. Vanno comunicate all'Autorità, entro 30 giorni dall'approvazione da parte della stazione appaltante, le varianti superiori alla soglia comunitaria e che comportano una modifica superiore al 10 per cento del prezzo originario dell'opera, che derivino da cause impreviste, incrementi improvvisi del costo dei materiali e cause geologiche e errori progettuali.

Mobilità Intelligente

Rilevante sul tema della mobilità è anche la Strategia Nazionale di specializzazione intelligente, in corso di definizione e approvazione da parte del Governo, che si pone l'obiettivo di ricomporre e integrare le scelte strategiche regionali di specializzazioni intelligente, in un quadro unitario, teso a valorizzare i punti di forza del Paese, a identificare le traiettorie tecnologiche di sviluppo in grado di rafforzare ed allargare le componenti industriali e tecnologiche che competono sui mercati globali, a valorizzare quelle attività e quei soggetti che possono rafforzare lo sviluppo, la qualificazione della domanda interna, contribuendone alla crescita.

Particolare rilevanza assume in tale strategia l' Area tematica prioritaria "Agenda Digitale, *Smart Communities*, Sistemi di mobilità intelligente".

Il progressivo spostamento della popolazione verso le città e nelle aree metropolitane ma anche la necessità di garantire a piccoli centri ed agglomerati produttivi uno sviluppo sostenibile attraverso l'implementazione di tecnologie innovative, efficienti e "*user freindly*" richiedono l'adozione di un approccio integrato.

In quest'ottica è necessario rafforzare le infrastrutture materiali ed immateriali dotando gli spazi urbani, da un lato di adeguate linee ferroviarie, di stazioni e di nodi di interscambio, per favorire la creazione di sistemi di mobilità intermodali, migliorando il trasporto passeggeri e quello merci, riducendo i costi e tenendo elevati i livelli di efficienza e di sostenibilità ambientale.

Dall'altro, è necessario implementare la dotazione infrastrutturale sulla banda larga e ultra larga al fine di favorire la crescita e la diffusione delle tecnologie ICT per creare le condizioni di sviluppo di un'economia digitale e migliorando l'offerta di servizi on-line pubblici e privati.

La sfida, è quella di costruire un nuovo genere di bene comune, una grande infrastruttura tecnologica ed immateriale che faccia dialogare persone ed oggetti, integrando informazioni e generando intelligenza, producendo inclusione e migliorando la vita del cittadino ed il business per le imprese.

Si tratta, in particolar modo, di implementare non più singole progettualità su una o più dimensioni guidate dalle esigenze locali e del territorio, ma sistemi integrati che mettano il cittadino al centro dei benefici portati dalla citta "smart.

Nell'ambito della stessa Area Tematica prioritaria rientra il tema della Mobilità sostenibile che fa riferimento ai settori industriali dei trasporti stradali, ferrotranviari e marittimi, della logistica distributiva e alle relative filiere produttive. Include i domini tecnologici riferibili alla progettazione, produzione e gestione di sistemi di propulsione (powertrain), materiali e componentistica per i veicoli e i sistemi di trasporto, la sensoristica, la logistica e le applicazioni ICT specifiche per gli Intelligent Transport Systems (ITS).

L'area Mobilità sostenibile è una delle maggiori industrie per valore della produzione e numero di addetti con importanti investimenti in ricerca e sviluppo (R&D), che sostengono un continuo trend di innovazione tecnologica. A livello nazionale si stima complessivamente, per i settori della Mobilità sostenibile circa 139.200 imprese, che impiegano 1.351.000 addetti e un fatturato complessivo di circa 116 miliardi di euro. In particolare, questi dati complessivi risultano dalla somma dei tre settori monitorati da Istat, in particolare il Trasporto e magazzinaggio, la Fabbricazione di veicoli e la Fabbricazione di altri mezzi di trasporto.

Il sostegno all'innovazione delle imprese è garantito da una rete di università e di centri di ricerca pubblici all'avanguardia, che vantano una leadership tecnologica nei campi del powertrain e della riduzione di emissioni GHG, della mobilità sostenibile, dei sistemi per la sicurezza attiva e passiva, della progettazione di autoveicoli.

Gli investimenti in R&S sono particolarmente rilevanti per l'area Mobilità sostenibile. Secondo le indagini più recenti rappresentano per il complesso del settore circa il 2,6% del fatturato industriale, incidenza che aumenta sensibilmente per alcuni specifici comparti (ad esempio è superiore al 3% per il settore automotive e ferroviario). In sintesi, i parametri nazionali degli investimenti in R&S dell'ambito mobilità sostenibile sono allineati con la media dei valori europei.

Per rendere concreto l'incontro tra l'offerta di innovazione tecnologica produttiva rappresentata dalle aree di specializzazione regionale e la domanda espressa o potenziale afferente alle aree tematiche nazionali è necessario definire, ai sensi di quanto peraltro previsto dalla Legge di stabilità 2015 (commi

703 e seguenti), dei piani strategici di intervento finalizzati ad attivare una forte componente di domanda pubblica innovativa e favorire lo sviluppo del sistema, lungo le traiettorie tecnologiche di sviluppo individuate.

Nella fase finale di rielaborazione della Strategia, allo scopo di testare l'efficacia delle aree tematiche nazionali come ambito di costruzione dei piani strategici di intervento, si è proceduto, per ciascuna di esse, ad un lavoro di identificazione delle traiettorie tecnologiche di sviluppo prioritarie (priority setting) a livello nazionale. L'identificazione è avvenuta attraverso un lavoro congiunto tra amministrazioni centrali e regionali.

Infine, l'Italia ha scelto per il periodo di programmazione comunitaria 2014-2020, di avere un Programma Operativo Nazionale dedicato per le città metropolitane (PON METRO) perché ha sentito forte l'esigenza di definire una strategia nazionale per le città; tale strategia dà particolare rilevanza alla mobilità sostenibile, sia a livello di rafforzamento infrastrutturale che di servizi.

Assumendo come contesto di riferimento la strategia europea di contrasto all'inquinamento che fisserà un nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni inquinanti al 2030 (-40 % rispetto ai valori del 1990), il Programma sostiene la transizione verso un modello di mobilità urbana sostenibile.

In una logica di demarcazione con i PO FESR delle Regioni, che sarà oggetto di confronto trilaterale, il PON METRO persegue risultati specifici:

- in tutte le categorie di regioni, il Programma sostiene la creazione di soluzioni di governo intelligente del sistema della mobilità (c.d. *intelligent transport system* – ITS). L'indicatore di fonte ISTAT esprime la velocità commerciale media per km nelle ore di punta del trasporto pubblico su gomma, autobus e tram a livello comunale, variabile disponibile dal 2015.
- nelle RMS, dove si evidenzia un utilizzo di TPL (Trasporto Pubblico Locale) particolarmente basso (meno di metà di quanto rilevabile per RT e meno di un quarto dell'aggregato RS nel 2012), il Programma mira a potenziare l'offerta in quantità e qualità. L'indicatore misura i passeggeri trasportati dal TPL nei comuni capoluogo di provincia per abitante, di fonte ISTAT. La situazione di partenza dei Comuni è la seguente (valori passeggeri annui per abitante, anno 2012): Napoli 173,2; Bari 63,4; Reggio di Calabria 40,2; Messina 47,5; Catania 57,7; Palermo 42,9. Il target che il Programma assume come riferimento prudenziale è un incremento minimo del 5% rispetto al 2012, valore apparentemente circoscritto ma significativo rispetto al trend negativo registrato in molte città nell'ultimo quinquennio.
- nelle RS e a Cagliari (RT), il Programma sostiene l'incremento della mobilità ciclabile con azioni incisive di riammagliamento della rete ciclabile. L'indicatore esprime il numero di persone di 15 anni e più occupate che escono di casa per andare al lavoro in bicicletta sul totale delle persone occupate di fonte ISTAT. La situazione di partenza dei Comuni è la seguente (valori %, anno 2012): Torino 4,4; Genova 2,0; Milano 6,3; Bologna 8,8; Venezia 6; Firenze 3,5; Roma 2,4; Cagliari 0,7. In linea con un fenomeno culturale crescente, il PON METRO assume come target il superamento del 10% in RS e del 5% in RT.

I.5 DIAGNOSI FINALE (ANALISI SWOT)

TRASPORTO STRADALE	
Punti di Forza • Densità territoriale della rete autostradale superiore alla media europea e di paesi quali Francia e Regno Unito • Offerta di autolinee di lunga percorrenza che si concentra in aree a bassa densità e non connesse dalla ferrovia	**Punti di Debolezza** • Densità della rete autostradale rapportata al numero di autovetture al di sotto della media europea e lontana da paesi quali Francia, Spagna e Germania, con conseguenti ricadute sui fenomeni di congestione • Significative differenze nella densità e qualità delle infrastrutture di interesse nazionale tra macro aree del Paese • Opere d'arte delle infrastrutture stradali prevalentemente realizzate prima degli anni '80 che risentono della mancanza di manutenzione programmata
Opportunità • Dati sulla domanda di trasporto passeggeri e merci che segnano un'inversione di tendenza rispetto al trend negativo degli ultimi anni • Tendenza ad affermarsi di una riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza nel trasporto merci su gomma	**Rischi**

TRASPORTO FERROVIARIO	
Punti di Forza • Caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria elevate rispetto alla media europea in termini di percentuale di linee elettrificate e presenza di sistemi armonizzati con lo standard europeo di interoperabilità • Affermazione nell'ambito del trasporto passeggeri e merci di soggetti non riconducibili al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in un quadro di aumentata competizione di mercato	**Punti di Debolezza** • Percentuale di linee a doppio binario inferiore alla media europea • Significative differenze nella qualità dell'infrastruttura ferroviaria tra macro aree del Paese • Significative e diffuse limitazioni dell'infrastruttura ferroviaria per il trasporto merci (lunghezza moduli, sagoma, peso assiale) che incidono soprattutto nelle direttrici di collegamento con i principali valichi alpini e nel Mezzogiorno. • Quota di trasporto ferroviario delle merci ben al di sotto della media UE e dei principali Paesi europei • Affermazione di soggetti diversi dall'incumbent prevalentemente su alcune tratte (AV e valichi), aumento del volume delle merci trasportate da altri operatori, ma solo erodendo le quote dell'incumbent • Valutazioni negative degli operatori e costi elevati nei servizi di manovra nei terminal intermodali
Opportunità • Fenomeni di ripresa dei volumi di traffico passeggeri e di espansione della domanda dei servizi a mercato • Segnali in controtendenza rispetto al calo del trasporto merci rappresentati da introduzione di soluzioni innovative per il trasporto intermodale (es. treni "multicliente", servizi verso inland terminal)	**Rischi** • Sperimentazione in ambito europeo di utilizzo di treni sempre più lunghi che potrebbero accentuare gli svantaggi derivanti dalle caratteristiche geomorfologiche e dallo stato dell'infrastruttura

TRASPORTO MARITTIMO

Punti di Forza

- Posizione geografica strategica per il traffico merci e crocieristico
- Assenza di vincoli di capacità infrastrutturale per il transhipment
- Molteplicità di filiere industriali distribuite sul territorio nazionale per alimentare il traffico rinfusiero
- Facilità di attivazione di servizi RO-RO per scambi domestici e intra-mediterranei in un contesto di opportunità distribuite su tutto il territorio nazionale
- Domanda forte del traffico passeggeri su alcune relazioni consolidate (Stretto di Messina, collegamenti con la Sardegna)
- Numerosità di destinazioni altamente attrattive per il traffico crocieristico

Punti di Debolezza

- Debolezza dei collegamenti di ultimo miglio delle reti (stradali e ferroviarie) con le strutture portuali
- Numero limitato di strutture portuali con profondità dei fondali adatte ad accogliere navi di grandi capacità
- Elevati tempi, oneri e numero di interlocutori dei procedimenti import/export
- Elevati costi dei servizi della catena logistica (pilotaggio, rimorchio, manovra, ecc)
- Carenza di spazi per ulteriore ampliamento della superficie dei terminal portuali non compensata da efficiente ricorso all'intermodalità
- Alto costo del lavoro rispetto ai competitor internazionali

Opportunità

- Crescita dei traffici nel Mediterraneo, del traffico container con i paesi in via di sviluppo
- Possibile allargamento catchment area a paesi ricchi (Alpi) e economie crescenti (centro-est Europa)
- Crescita selettiva su specifiche filiere per il traffico delle rinfuse secche e del mercato LNG per le rinfuse liquide
- Nel comparto RORO crescita dei traffici intramed e effetti delle politiche UE di incentivazione delle Autostrade del Mare
- Aumento della domanda nel settore turistico e crocieristico

Rischi

- Alto numero di competitor sui settori con i maggiori trend di crescita
- Politiche restrittive ai transiti alpini e "dumping normativo" da parte dei porti del northern range
- Riduzione della domanda interna di materie prime
- Scelte degli armatori sulle destinazioni crocieristiche

TRASPORTO AEREO

Punti di Forza

- Assenza di sostanziali criticità relative alla capacità delle infrastrutture aeroportuali nazionali land-side e air-side
- Adeguatezza dei livelli di sicurezza aeroportuale
- Adeguatezza rispetto agli standard di accessibilità per quanto riguarda la dotazione complessiva di parcheggi

Punti di Debolezza

- Qualità media dei terminal passeggeri e delle strutture accessorie sensibilmente al di sotto degli standard europei, in termini di qualità architettoniche e strutturali dei manufatti, delle dotazioni impiantistiche, delle tecnologie e dei consumi energetici"
- Scarsità del numero degli scali collegati alla rete ferroviaria e scarsa competitività dei collegamenti esistenti

Opportunità

- Previsioni di livello globale del traffico passeggeri positive
- Nel comparto cargo previsioni di crescita nel lungo periodo positive, segmento con spazi di crescita, legati principalmente all'andamento del commercio internazionale ed alla crescita del GDP dei Paesi emergenti

Rischi

- Rischio di fenomeni di congestione nel medio-lungo periodo in assenza di interventi di incremento della capacità
- Possibile competizione con l'Alta Velocità ferroviaria non in termini di traffico complessivo europeo, ma con possibili significativi fenomeni locali
- Cautela rispetto alle previsioni complessive di crescita del settore con riduzione delle stime di crescita nazionali rispetto a quelle formulate da organismi internazionali

TPL E MOBILITÀ URBANA

Punti di Forza	Punti di Debolezza
• Capillarità del servizio • Domanda di mobilità fisiologica (pendolarismo in crescita) • Domanda di mobilità in ripresa a partire dal 2013 • Effetto moltiplicativo degli investimenti nel TPL • Fenomeni di dinamicità nel settore con riferimento all'applicazione di tecnologie innovative da parte dei comuni capoluogo (servizi di Infomobilità; la ricarica dei veicoli elettrici in aree pubbliche, car sharing)	• Frammentazione del servizio e limitato livello di integrazione tra le varie modalità di trasporto (intermodalità) • Anzianità del parco veicolare • Basso livello di remunerativitá (servizio di pubblica utilità) • Visione "autocentrica" • Incertezza normativa • Scarso livello di apertura al mercato • Complessità dei processi di attivazione delle procedure di gara • Scarsa dotazione infrastrutturale
Opportunità	**Rischi**
• Tendenza alla crescita dei viaggi effettuati utilizzando più di una modalità di trasporto in ambito urbano • Crescita della quota dei sistemi ferroviari della domanda di trasporto extraurbano • Avvio di un processo di razionalizzazione del settore che stimola l'efficientamento e la liberalizzazione del servizio nonché una maggiore enfasi all'attività di pianificazione • Internazionalizzazione del settore a seguito della liberalizzazione progressiva del servizio • Finanziamenti comunitari per lo sviluppo del settore	• Effetto di sostituzione (crescita del trasporto pubblico in condizioni di bassi consumi di mobilità) • Forte pressione concorrenziale da parte del trasporto privato • Domanda fortemente depressa dalla scarsa qualità del servizio (nonostante sia erogato in Italia a prezzi molto bassi) • Congestione delle aree urbane • Alte barriere all'ingresso per gli operatori del settore • Scarsa attrattività del settore lato offerta e lato domanda

II. LE LINEE STRATEGICHE

II.1 OBIETTIVI E LINEE DI INTERVENTO

L'Italia, attraverso l'Allegato Infrastrutture, integra la dimensione più propriamente strategica, relativa alla formulazione degli indirizzi di politica dei trasporti con quella afferente alla programmazione e realizzazione delle singole opere in coerenza con il quadro strategico comunitario sulla base delle analisi del contesto nazionale anche per rispondere a un triplice ordine di esigenze:

- adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari, anche in adempimento a quanto richiesto per l'accesso ai Fondi comunitari e, in particolare, a quanto previsto dalle "condizionalità ex ante" relative all'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", ove la principale condizione attiene all'esistenza "di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti";
- disporre di uno strumento strategico in grado di offrire orientamenti per la programmazione finanziaria delle Amministrazioni pubbliche, alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati;
- agevolare l'interlocuzione e la negoziazione con le autonomie territoriali, nell'ambito del processo di riforma del Titolo V della Costituzione, nella direzione di un maggiore rigore nella condivisione delle opere prioritarie e di una anticipazione della definizione e superamento delle criticità attuative delle opere selezionate.

Dall'analisi dei punti forza/debolezza/rischi/opportunità (SWOT) derivano importanti indicazioni per la strategia nazionale.

In particolare, in materia di infrastrutture di trasporto, sono state individuate lacune in relazione:

- reti di trasporto ferroviario che non soddisfano le aspettative in termini d'infrastrutture rispetto agli altri Paesi UE, in particolare ai valichi e nelle Regioni del Sud, con la conseguenza di una scarsa propensione all'utilizzo del mezzo ferroviario soprattutto nel campo del trasporto delle merci
- molte sezioni della rete TEN-T stradale non soddisfano ancora gli standard di sicurezza anche nei valichi
- settore del trasporto marittimo e intermodale in cui le sfide sono legate a una gestione frammentata e inefficiente dei nodi portuali, interconnessioni carenti con le principali reti di trasporto e a una concorrenza limitata, con impatti negativi in termini di competitività
- congestione delle grandi aree urbane metropolitane e bassa qualità del trasporto pubblico regionale
- difficoltà nell'attivazione dei capitali privati nel finanziamento delle infrastrutture con potenziale ritorno economico.

A fronte delle citate lacune, nella consapevolezza che la scarsità di risorse impone un approccio pragmatico, concreto e di buon senso, che porti ad una rigorosa selezione individuando un mix di interventi necessariamente da avviare e realizzare nel periodo 2015-2020 con altri con orizzonte temporale 2030, che abbia ritorni tangibili per la collettività, occorre pertanto sostenere:

- il potenziamento della modalità **ferroviaria** a livello nazionale e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
- la riduzione del congestionamento **urbano** e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolose, ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale
- il miglioramento della competitività del sistema **portuale** e interportuale, ottimizzando la rete delle Autorità portuali che punteranno all'integrazione e alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali.

In linea con gli impegni presi dall'Italia nel Programma Nazionale di Riforma e con le raccomandazioni del Consiglio sul Programma Nazionale di Riforma 2014 dell'Italia, la programmazione degli interventi in campo portuale avverrà per "aree logistiche integrate/sistemi portuali", in rapporto alle relazioni funzionali, infrastrutturali ed economiche esistenti tra porto, entroterra e città di riferimento, sia sulla base delle reti di specializzazione e collaborazione più opportune per evitare fenomeni di "spiazzamento" e di "cannibalizzazione".

La strategia di ogni sistema dovrà tenere in conto di adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale e del potenziamento dalla logistica retro portuale e/o interportuale.

I sistemi portuali di livello nazionale inclusi nelle reti TEN, le relative specializzazioni e le opere strategiche prioritarie potranno essere meglio specificati nell'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture di Settembre, sulla scorta degli esiti del percorso di redazione del redigendo Piano della portualità e della logistica.

- il miglioramento della rete **stradale**, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e l'innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici.
- l'ottimizzazione del traffico **aereo** in coerenza con il disegno del "cielo unico europeo e il collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani
- l'attrazione di capitali privati attraverso adeguate politiche di rafforzamento amministrativo delle stazioni appaltanti, la diffusione di modelli di analisi dei piani economico finanziari per i proponenti privati, la maggiore esplicitazione dei benefici derivanti dalla realizzazione di opere strumentali allo sviluppo dei distretti produttivi e l'utilizzo delle risorse del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS).

Nel Programma Infrastrutture Strategiche (Cfr. Parte II) vengono identificate le 25 opere strategiche principali, per le quali le istruttorie tecniche hanno verificato la conformità alle linee strategiche sopra elencate. Le eventuali ulteriori opere PIS necessarie al perseguimento delle linee strategiche verranno selezionate secondo i medesimi criteri e saranno oggetto dell'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture di Settembre 2015.

II.2 GLI STRUMENTI ATTUATIVI E FINANZIARI

Al fine di garantire l'effettiva implementazione delle predette linee strategiche sono state già adottate alcune misure intese in primo luogo ad assicurare la capacità dei soggetti attuatori di realizzare le opere attraverso adeguati ***Piani di Rafforzamento Amministrativo***. In secondo luogo, vanno richiamate le recenti norme del decreto cosiddetto "Sblocca Italia", volte ad ***accelerare i tempi di avvio*** delle opere, che fissano termini precisi per l'impegno delle risorse, l'aggiudicazione e la consegna dei lavori, pena la revoca dei finanziamenti. Infine, il Ministero è impegnato nell'avvio del nuovo sistema informatico per il monitoraggio dello stato di avanzamento delle opere che, anche in coerenza con quanto previsto dal nuovo Codice dell'Amministrazione Digitale, consentirà un accesso ai dati da parte dei cittadini e l'interoperabilità con i sistemi informatici delle altre pubbliche amministrazioni (***Open Cantieri***).

Nell'Allegato Infrastrutture si operano le scelte strategiche in continuità con gli impegni che l'Italia ha assunto rispetto all'Europa, assicurando la coerenza delle priorità nazionali con quelle di valenza europea in un quadro organico di programmazione infrastrutturale. In tal senso, Governo e Parlamento hanno approvato le Linee Guida allegate al Documento di Economia e Finanza dell'aprile 2012 e le modifiche al Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. n. 163/2006) previste dall'articolo 41, della Legge 214/2011 che stabiliscono i criteri di selezione delle opere strategiche prioritarie, tra i quali la "*coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali*".

Infine, la delibera CIPE n. 26/2014 prevede che l'Allegato Infrastrutture, da sottoporre al rilascio dell'intesa da parte della Conferenza unificata Stato-Regioni, costituisca il quadro programmatico di riferimento per la programmazione comunitaria 2014-2020, rafforzando il coordinamento strategico tra il PIS e gli altri strumenti programmazione infrastrutturale, inclusi i piani di settore (programmazione dei Fondi FESR e FSC, Contratti di Programma Parte Investimenti di RFI e ANAS, Piani settoriali portuali e aeroportuali, Contratti Istituzionali di Sviluppo).

La strategia delineata nel presente allegato dà compiutezza a tale coordinamento, disegnandone la cornice programmatica di riferimento.

Al fine di migliorare la qualità della programmazione e ottimizzare il riparto delle risorse di bilancio, il d.lgs. n. 228/2011 prevede che ogni Ministero predisponga un Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) che includa e renda coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di rispettiva competenza.

Con il presente Allegato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intende avviare il processo di definizione di tale DPP che si concluderà a settembre 2015, dando contezza di tutti i principali piani e programmi di propria competenza, a partire dal Programma delle Infrastrutture Strategiche, dai Contratti Anas e RFI, dai Piani Porti e Aeroporti e dai Programmi triennali dei lavori di cui all'articolo 128 del decreto legislativo n. 163/2006.

I predetti piani e programmi sono finanziati attraverso canali ordinari e strumenti comunitari e nazionali aggiuntivi di cui si dà ugualmente conto nel presente capitolo (*Connecting Europe Facility*, Fondo europeo per gli investimenti strategici, programmazione dei Fondi strutturali FESR, programmazione del Fondo Sviluppo Coesione).

II.2.1 Gli strumenti attuativi

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)

Come già detto, l'esplicitazione delle modalità di relazione e coordinamento tra il PIS e gli altri atti di pianificazione e programmazione delle infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale è inoltre funzionale ad adempiere a quanto richiesto in sede comunitaria per accedere ai Fondi Strutturali e di Investimento Europei e, pertanto, sarà portata a definitivo compimento in coerenza con le scadenze individuate dal Piano d'azione per il soddisfacimento della condizionalità ex ante contenuto all'interno dell'Accordo di Partenariato 2014-2020.

In particolare, alla luce degli orientamenti comunitari in materia di condizionalità ex ante, per ciò che concerne il contributo allo spazio unico europeo le priorità di investimento sono sostanzialmente rappresentate dalle opere del PIS relative ai corridoi prioritari delle reti TEN-T che attraversano l'Italia.

La strategia del PIS è rappresentata in dettaglio nella Parte Seconda del presente documento.

Al fine di evidenziare il coordinamento e la coerenza fra le scelte del Programma delle infrastrutture strategiche e i diversi strumenti di programmazione, nei paragrafi seguenti analizziamo i principali programmi di investimento.

Lo schema di Contratto di programma Anas 2015

Anche il comparto stradale è stato interessato da un processo di riordino normativo, avviato dall'art. 36 del D.L. 98/2011, attraverso il quale dal 1° ottobre 2012 le competenze sulle concessioni autostradali a pedaggio sono state trasferite dall'ANAS al MIT, mentre la Società continua a svolgere il ruolo di concessionario della rete viaria di circa 25 mila km di strade e autostrade statali non a pedaggio. Al fine di dare respiro programmatico alle scelte pubbliche in tema di viabilità, con la delibera n. 4/2014 il CIPE ha previsto che il prossimo Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS S.p.a. - Parte investimenti sia integrato da un piano quinquennale degli investimenti.

TABELLA 15: PROGRAMMA QUINQUENNALE ANAS 2015-2019 (*mln. euro*)

N.	Importo Interventi (mil. di euro)	Importo Finanziato (mil. di euro)	Importo da Finanziare (mil. di euro)	N.	Importo Interventi (mil. di euro)	Importo Finanziato (mil. di euro)	Importo da Finanziare (mil. di euro)	N.	Importo Interventi (mil. di euro)	Importo Finanziato (mil. di euro)	Importo da Finanziare (mil. di euro)	TOT. N.	Importo complessivo (mil.di euro)	Importo Finanziato (mil. di euro)	Importo da finanziare (mil.di euro)
		NORD				CENTRO				SUD				TOTALE 2015	
5	407	407	0	2	237	237	0	4	299	299	0	11	942	942	0
3	535	535	0	1	112	112	0	6	1.127	1.127	0	10	1.774	1.774	0
2	150	150	0	0	0	0	0	14	654	654	0	16	804	804	0
10	**1.091**	**1.091**	**0**	**3**	**349**	**349**	**0**	**24**	**2.079**	**2.079**	**0**	**37**	**3.520**	**3.520**	**0**
		NORD				CENTRO				SUD				TOTALE 2016	
7	519	69	450	10	418	12	405	11	1.563	15	1.548	28	2.500	96	2.404
0	0	0	0	0	0	0	0	12	1.396	63	1.333	12	1.396	63	1.333
7	**519**	**69**	**450**	**10**	**418**	**12**	**405**	**23**	**2.959**	**78**	**2.881**	**40**	**3.896**	**159**	**3.737**
		NORD				CENTRO				SUD				TOTALE 2017	
13	579	5	574	10	912	146	766	8	1.673	104	1.569	31	3.164	254	2.910
0	0	0	0	0	0	0	0	1	300	3	298	1	300	3	298
13	**579**	**5**	**574**	**10**	**912**	**146**	**766**	**9**	**1.973**	**106**	**1.867**	**32**	**3.464**	**257**	**3.207**
		NORD				CENTRO				SUD				TOTALE 2018	
6	218	0	218	4	667	1	666	11	2.177	3	2.174	21	3.061	4	3.058
0	0	0	0	0	0	0	0	4	500	4	497	4	500	4	497
6	**218**	**0**	**218**	**4**	**667**	**1**	**666**	**15**	**2.677**	**6**	**2.671**	**25**	**3.562**	**7**	**3.555**
		NORD				CENTRO				SUD				TOTALE 2019	
5	544	5	540	4	676	2	673	15	1.908	2	1.906	24	3.128	9	3.119
5	**544**	**5**	**540**	**4**	**676**	**2**	**673**	**15**	**1.908**	**2**	**1.906**	**24**	**3.128**	**9**	**3.119**
41	**2.951**	**1.170**	**1.782**	**31**	**3.022**	**511**	**2.511**	**86**	**11.596**	**2.271**	**9.325**	**158**	**17.569**	**3.952**	**13.617**

I restanti 275 milioni di euro sono destinati soprattutto alla manutenzione straordinaria della rete in esercizio (sostituzione di barriere di sicurezza ammalorate, segnaletica stradale, pavimentazioni, emergenze per frane e altre calamità naturali).

Per la manutenzione ordinaria, che comprende anche gli altri servizi che ANAS fornisce sulla rete in esercizio, è previsto l'impiego di ulteriori risorse stimate in 594 milioni di euro.

In ottemperanza a una espressa richiesta del CIPE, lo schema di Contratto di programma contiene il nuovo Programma quinquennale degli investimenti da realizzarsi nell'arco temporale 2015-2019 con una spesa complessiva prevista pari a circa 20 miliardi di euro, di cui 17,5 per nuovi interventi e 2,5 per manutenzione straordinaria. Si tratta di opere programmate in parte a sostenere il completamento della rete TEN-T, in parte concordate sulla base di intese con le Regioni.

Si tratta di un importante passo avanti nella direzione di una programmazione strategica e finanziaria di medio lungo periodo. Già dal prossimo anno sono previsti investimenti per complessivi 4.400 milioni di euro, compresa la manutenzione straordinaria.

Accanto agli interventi annualmente programmati si è posta con urgenza la necessità di intervenire con un programma straordinario di manutenzione concernente principalmente le principali opere d'arte insistenti sulla rete in esercizio. Il Decreto Legge n.69/2013 c.d. "del fare" convertito in Legge n° 98/2013, la legge di stabilità 2014 (Legge 27 Dicembre 2013 n. 147) e il Decreto Legge n.133/2014 c.d. «Sblocca Italia» convertito in Legge n° 164/2014 dell'11 novembre 2014 hanno destinato al Programma Ponti, viadotti e gallerie circa 950 milioni di euro, di cui attualmente disponibili circa 850 milioni (tabella 16).

TABELLA 16: PROGRAMMA PONTI, VIADOTTI E GALLERIE (mln. euro)

PROGRAMMA	NORD		CENTRO		SUD		Totale	
	N.	M€	N.	M€	N.	M€	N.	M€
D.L. 69/2013	33	46	39	102	28	151	**100**	**300**
L. 147/2013	65	68	42	62	86	117	**193**	**247**
D.L. 133/2014	28	76	35	112	53	112	**116**	**300**
Totale	**126**	**191**	**116**	**276**	**167**	**381**	**409***	**847**

* Ulteriori opere, fino ad un totale complessivo di circa 600, saranno finanziate con i ribassi d'asta conseguiti negli appalti aggiudicati.

Al mese di marzo 2015, sono stati attivati 409 interventi, diffusi su tutto il territorio nazionale. Ulteriori opere, fino ad un totale complessivo di circa 600 interventi, sono via via finanziate con i ribassi d'asta conseguiti negli appalti aggiudicati. In particolare:

- **D.L. 69/2013**: risultano aggiudicati 99 interventi (307,83 M€), dei quali ne sono stati consegnati 98 (300,35 M€) e ultimati 66 per un importo di 83,95 M€. Sono stati inoltre appaltati n. 34 ulteriori interventi, a valere sui ribassi d'asta, per un importo di 43,30 M€.
- **L. 147/2013**: sono stati pubblicati i bandi per 247,16 M€, aggiudicati 140 interventi (178,96 M€), consegnati 56 (73,15 M€) e ultimati 4 (5,61 M€). Sono

in corso le procedure di appalto anche per gli ulteriori interventi finanziati a valere sui ribassi d'asta di quelli già aggiudicati.

- **D.L. 133/2014**: sono stati pubblicati 64 bandi per 184,44 M€, pari al 61% del finanziamento assentito.

Dal punto di vista della ripartizione territoriale, il complesso degli investimenti di nuove opere e manutenzione straordinaria già finanziati - attraverso lo schema di Contratto di Programma 2015 e il Programma Ponti, viadotti e gallerie - da realizzare da parte di ANAS, riguarda per il 28,62 per cento il Nord, per il 29,37 per cento il Centro e per il 42,01 per cento il Sud.

Ulteriori interventi di viabilità nazionale potranno essere finanziati con le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2014/2020.

In proposito la Legge n. 190/14 (Legge di stabilità 2015) prevede che entro il 30 aprile 2015 il CIPE, con propria delibera, dispone una ripartizione della dotazione finanziaria del FSC iscritta in bilancio tra le diverse aree tematiche nazionali (precedentemente individuate entro il 31 marzo 2015). Entro la medesima data, con DPCM, su proposta dell'Autorità politica per la coesione, è istituita una Cabina di regia composta da rappresentanti delle amministrazioni interessate e delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, incaricata di definire specifici piani operativi per ciascuna area tematica nazionale, con l'indicazione dei risultati attesi e delle azioni e dei singoli interventi necessari al loro conseguimento, con relativa stima finanziaria, dei soggetti attuatori a livello nazionale e regionale e dei tempi di attuazione.

Da ultimo si evidenzia che ulteriori risorse per interventi nel Mezzogiorno sono già destinate all'ANAS dal Piano di Azione e Coesione, secondo lo schema sotto riportato.

TABELLA 17: INTERVENTI ANAS FINANZIATI DAL PIANO AZIONE E COESIONE (mln. euro)

ASSE	LDI	BF	INTERVENTO	PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013	PAC 3	PAC 4
II	II.1.2	ANAS	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra A3 SA-RC e SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	71,63		71,68
II	I.1.2	ANAS	S.S.N. 100 di Gioia del Colle, Tronco: Bari-Taranto - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il km. 7+200 ed il km. 44+500	15,65		16,45
II	II.1.2	ANAS	S.S. 96. Progetto lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compresa la Variante di Palo del Colle	46,30		56,41
II	II.1.2	ANAS	S.S. 96. Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: II stralcio dal km 84+154 al km 94+040	25,94		36,74
II	I.1.2	ANAS	S.S. 96. Variante lavori di adeguamento alla sezione III delle norme del C.N.R. della S.S. 96 "Barese" - Tronco: variante di Altamura - 1° Lotto S.S. 96 dal km 84+154 (inizio variante Altamura) al km 81+300 (innesto con S.S. 99)		27,99	
II	II.2.2	ANAS	Progetto ITS relativo alla rete stradale localizzata nelle regioni Calabria, Campania, Puglia e Sicilia			5,13
TOTALE				**159,53**	**27,99**	**186,43**

Lo sviluppo della rete ferroviaria. Il Contratto di programma investimenti di RFI

In materia di sviluppo della rete ferroviaria, a fronte del principale riferimento programmatico rappresentato dalle reti TEN-T core e comprehensive, un orientamento di medio periodo è stato codificato all'interno del Contratto di Programma RFI – Parte investimenti. In esso si precisa come l'impegno finanziario assunto dallo Stato tramite i più recenti provvedimenti normativi e realizzato dal Gestore sia caratterizzato dalle seguenti linee d'azione:

- il mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario;
- il potenziamento del sistema AV / AC e dei valichi alpini;
- interventi mirati al superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane;
- lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci;
- la velocizzazione dei principali assi passeggeri.

Per quanto concerne il potenziamento delle tratte del corridoio scandinavo mediterraneo nel Mezzogiorno, inoltre, il riferimento di programmazione operativa e accompagnamento alla realizzazione è rappresentato dai tre Contratti Istituzionali di Sviluppo (Napoli-Bari-Lecce-Taranto, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania-Palermo).

Con riferimento allo sviluppo del **network passeggeri a medio-lungo raggio**, le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door punteranno ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità con un mix di investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) e investimenti "pesanti" per lo sviluppo della rete mirati a:

- intervenire sui punti singolari della rete convenzionale con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano un limitato uso del territorio per consentire l'innalzamento della velocità;
- elevare le prestazioni, proseguendo con lo sviluppo della rete AV/AC, compresa la velocizzazione dei tratti antenna, e l'upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori;
- potenziare i collegamenti ferroviari con i principali aeroporti in coerenza con la strategia europea sulla rete "Core" per favorire l'intermodalità aria-ferro.

Il piano di sviluppo del **network TPL** vuole imporre un forte segno di discontinuità con proposte innovative per il rilancio del settore, anche nella direzione di una maggiore integrazione intermodale tra ferro e gomma. Si punta a migliorare sensibilmente la qualità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane, attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi, a velocizzare le tratte extraurbane, a sviluppare punti di interscambio in area urbana e migliorare l'accessibilità dei servizi nelle stazioni.

Per incrementare la qualità del **network merci** e rendere più appetibile la modalità ferroviaria sono programmate, in sinergia con gli operatori logistici, una serie di azioni per dare soluzione alle principali criticità di cui soffre attualmente il sistema ferroviario merci. Il piano di interventi mira a:

- l'adeguamento prestazionale per il traffico merci, dei principali Corridoi europei "Core Corridors" (sagome e moduli treno), in particolare il potenziamento dei collegamenti fra terminal nazionali e valichi alpini;
- la separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio;
- il potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti, mirando alla riduzione dei costi "dell'ultimo miglio";
- il miglioramento ed ampliamento dei servizi negli impianti.

Il Contratto di Programma è lo strumento di pianificazione negoziata tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura nazionale che contrattualizza le risorse per gli investimenti e la manutenzione della rete, in coerenza con le strategie nazionali e comunitarie di sviluppo infrastrutturale. Nell'attuale configurazione sono previsti due distinti Contratti di Programma che definiscono le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria (oggetto del CdP- parte Servizi) e gli investimenti di ammodernamento e sviluppo (oggetto del CdP - parte Investimenti).

Il Contratto di Programma RFI 2012 – 2016 – parte investimenti è stato sottoscritto l'8 agosto 2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italia (RFI) S.p.A., e successivamente integrato in data 5 e 9 dicembre 2014 con due accordi sottoscritti tra RFI e MIT relativamente alle stime dei costi previsti per la nuova linea Torino-Lione (quota Italia) e per la tratta AV/AC Verona-Padova.

Il valore delle opere in corso del nuovo Contratto di Programma 2012-2016 – sommando i nuovi stanziamenti agli stanziamenti oggetto del precedente Contratto 2007 2011 - si attesta a circa 98.736 milioni di euro (compresi progetti ultimati) rispetto ai 93.944 milioni di euro (compresi progetti ultimati) dell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, articolati nelle tabelle A, B e C indicate nella tabella riassuntiva di seguito riportata.

TABELLA 18 CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI 2012 – 2016 (mln. euro)

PROGRAMMA	TABELLE	COSTO	RISORSE	FABBISOGNO
Portafoglio investimenti in corso e programmatici	A	173.542	60.694	112.848
Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	0	1.817	1.817	0
Sicurezza ed adeguamento obblighi di legge	1	29.223	5.424	23.800
Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	2	6.727	3.726	3.000
Proposte RFI per superamento colli di bottiglia	3	5.236	2.232	3.005
Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità	4	98.539	15.496	83.043
Sviluppo infrastrutturale rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	5	32.000	32.000	0
Investimenti realizzati per lotti costruttivi	B	25.157	6.430	18.727
Partecipazioni societarie	C	5.676	3.275	2.402
Totale Tabelle A + B + C		**204.375**	**70.399**	**133.977**
Opere ultimate	E	28.338	28.338	0
TOTALE GENERALE		**232.713**	**98.736**	**133.977**

La tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici, si compone di due sezioni distinte:

- Sezione 1 contenente le "opere in corso" dotate di copertura finanziaria, con l'avvio di nuovi interventi nel trasporto pubblico locale (colli di bottiglia nei principali nodi e upgrading terminal viaggiatori), lungo i corridoi merci (Nodo di Udine, adeguamento sagoma e a modulo, collegamenti con i porti) e per la velocizzazione degli assi Bologna – Lecce e Milano - Trieste;
- Sezione 2 nella quale sono riportati i valori delle "opere programmatiche" con la relativa pianificazione di massima dei fabbisogni di competenza

La tabella B – Investimenti realizzati per lotti costruttivi comprende le grandi opere lungo i tre Corridoi TEN-T (Mediterraneo, Scandinavia - Mediterraneo e Reno – Alpi) da realizzarsi secondo le modalità previste ai sensi dell'art. 2 comma 232 della Legge Finanziaria 2010: tratte Treviglio-Brescia, Brescia-Verona e Verona-Vicenza-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, tratta Apice-Orsara della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari, Linea AV/AC Milano-Genova:Terzo Valico dei Giovi e nuovo valico del Brennero.

La tabella C – Partecipazioni societarie comprende investimenti che riguardano opere infrastrutturali non realizzate direttamente dal Gestore ma che vengono affidate, ai sensi dell'art. 3 dell'Atto di Concessione, a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente o indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate.

Il MIT e RFI provvederanno all'Aggiornamento delle predette tabelle dello stesso Contratto per tenere conto delle risorse stanziate dalla Legge n. 164/2014 c.d. Sblocca Italia (864 milioni di euro) e dalla Legge di Stabilità 2015 (12,3 miliardi di euro, peraltro comprensivi di 4,2 miliardi di euro per la manutenzione straordinaria che non è oggetto del Contratto parte investimenti).

Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e promuovere l'intermodalità nel traffico merci, l'art. 29, comma 1, del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 (convertito in Legge 11 novembre 2014, n. 164) prevede l'adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Come previsto dai Regolamenti europei, il Piano dovrà definire una strategia fondata su uno sviluppo sinergico tra una domanda - attraverso driver di sviluppo che non si limitano ai porti ma alla connessione di questi agli interporti, alle aree produttive, distrettuali e logistiche nazionali e internazionali - che guarda prospetticamente all'evoluzione del mercato nel lungo, medio e breve periodo, e un'evoluzione e specializzazione dei porti e delle aree logistiche retrostanti (sistema dell'offerta).

A tal fine, occorre migliorare l'accessibilità intermodale ai nodi portuali e interportuali, garantendo il medesimo livello di qualità sia sulle infrastrutture di lunga percorrenza in coerenza con la programmazione europea (corridoi TEN-T) sia

sui collegamenti ultimo miglio, fattori abilitanti per l'utilizzo della capacità sull'intera catena di trasporto e logistica.

Il Piano dovrà anche rendere maggiormente efficace la governance portuale, attraverso la contestuale semplificazione della rete delle Autorità portuali e la valorizzazione gestionale degli organismi di governo dei porti. Al contempo, servono interventi di semplificazione procedurale e amministrativa - in primo luogo delle funzioni autorizzative e di controllo - per raggiungere standard di efficienza operativa adeguati a competere sui mercati internazionali. Infine, vanno implementate misure che mirano al miglioramento dello scambio informativo tra i diversi player della logistica, all'integrazione dei processi mediante logiche di interoperabilità, alla tracciatura della merce lungo il trasporto anche al fine di costruire un database per la rilevazione dei traffici effettivi con tutte le caratteristiche gestionali di interesse per gli operatori e l'amministrazione

Gli investimenti nel settore portuale a carico del bilancio pubblico andranno selezionati sulla base di una rigorosa rispondenza alle priorità programmatiche europee, nazionali e locali, previa verifica del mancato ritorno economico da parte degli investitori privati che dovranno comunque essere maggiormente coinvolti attraverso modelli evolutivi di partecipazione orientati allo sviluppo integrato di aree portuali e industriali.

Allo scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale in parallelo all'elaborazione del predetto Piano, ai sensi del comma 2 del citato art. 29 le Autorità portuali hanno trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri 382 progetti, di cui circa 150 suscettibili di inserimento nel citato Piano e circa 30 pronti per il finanziamento. La Presidenza e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procederanno alla definitiva valutazione del predetto parco progetti in termini di coerenza con la programmazione comunitaria (reti TEN-T) e nazionale (Programmi triennali delle opere pubbliche delle Autorità portuali, Piani regolatori portuali, Programmi di intervento ambientale, di bonifica e di riconversione industriale nei porti ecc.) e con un insieme di parametri e indicatori programmatici, fisici, infrastrutturali e finanziari aggiornati sulla base delle statistiche generali sui traffici portuali e la gestione delle merci.

Il Piano aeroporti

Gli ultimi anni sono stati caratterizzati da un'intensa attività di analisi e elaborazione volta a:

- promuovere la razionalizzazione e l'efficientamento del settore attraverso lo sviluppo del settore aeroportuale, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi ad intercettare la domanda di traffico.
- l'incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali in grado di promuovere allo stesso tempo l'efficienza, l'integrazione e la specializzazione degli aeroporti, superando l'attuale eccessiva frammentazione dell'offerta che penalizza lo sviluppo complessivo del settore;
- la forte prioritarizzazione degli investimenti volti a rafforzare la capacità aeroportuale e l'accessibilità intermodale agli scali, assicurando in particolare

il collegamento dei gates intercontinentali con l'alta velocità/alta capacità ferroviaria;

- l'aggiornamento periodico delle politiche e delle azioni tese al governo del sistema aeroportuale.

L'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale adottato il 25 settembre 2014 colma quindi il vuoto di programmazione individuando in primo luogo i seguenti aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale di particolare rilevanza strategica: Milano Malpensa, Venezia, Bologna, Pisa /Firenze, Roma Fiumicino, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo, Cagliari.

Tra i predetti aeroporti, gli scali di Roma, Milano e Venezia sono qualificati gates intercontinentali.

L'Atto prevede inoltre 10 bacini di traffico omogeneo, determinati in base al criterio di una distanza massima di 2 ore di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica da parte dei restanti aeroporti di interesse nazionale.

Per ciascuno di tali bacini, gli aeroporti di interesse nazionale sono stati identificati alla luce dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della Navigazione e riguardanti l'appartenenza alla core network o alla comprehensive network, i dati sulle dimensioni e la tipologia di traffico aeroportuale, l'ubicazione territoriale.

In ragione di considerazioni geografiche e della dimensione degli scali, per il bacino del Centro-Nord sono stati individuati due sistemi aeroportuali di particolare rilevanza strategica, Bologna e Pisa/Firenze a condizione che per questi ultimi si realizzi una gestione unica. Anche per il bacino del Nord Ovest Torino si affianca a Milano Malpensa a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest.

Anche per l'appartenenza al rango di aeroporto di interesse nazionale sono state individuate condizioni da soddisfare relative alla specializzazione dello scalo e a una sua riconoscibile vocazione funzionale al sistema all'interno del bacino di utenza (es. aeroporto focalizzato sul traffico leisure, aeroporto prevalentemente destinato al traffico merci o all'aviazione generale, city airport, ecc.); alla dimostrazione, tramite un piano industriale corredato da un piano economico-finanziario, che l'aeroporto è in grado di raggiungere l'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.

L'Atto prevede inoltre immediate aree di intervento specifiche volte ad accelerare lo sviluppo efficiente ed equilibrato della rete nel suo complesso, quali:

- misure di razionalizzazione dei servizi e dei relativi costi, con previsione dell'individuazione di servizi e costi standard, la revisione degli orari di apertura degli aeroporti, l'incentivazione a costituire reti di più aeroporti gestiti da un soggetto unico o sistemi, qualora siano a servizio della medesima conurbazione urbana, riorganizzazione dei servizi di navigazione aerea in linea con il Cielo Unico Europeo e, in particolare, con il programma SESAR;
- azioni di incentivazione del trasporto cargo per recuperare il gap del nostro Paese nel benchmark internazionale;

- nuovo assetto dell'aviazione generale per uno sviluppo delle relative infrastrutture in collaborazione con le Regioni e per il loro eventuale trasferimento alle stesse.

II.2.2 Gli strumenti Finanziari

Connecting Europe Facility e Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS)

I Regolamenti comunitari nn. 1315 e 1316 definiscono i nuovi orientamenti in materia di ***rete transeuropea dei trasporti TEN-T***, improntati a rendere efficace e vincolante l'utilizzo dei fondi che la UE eroga ai progetti di interesse comune a valere sulle risorse della Connecting Europe Facility (CEF), del FESR, del Fondo di Coesione e dei prestiti della Banca europea per gli investimenti.

L'accesso ai fondi CEF 2014-2020 sarà determinato dalla capacità di programmazione, dall' efficienza amministrativa e dalla disponibilità di risorse di parte pubblica nazionale.

In base ai citati Regolamenti, le risorse della CEF vanno prioritariamente allocate a favore di interventi che: favoriscono l'intermodalità, come i progetti afferenti alle linee ferroviarie, alle vie di navigazione interna e ai porti; riducono le esternalità negative (rumore, inquinamento, zolfo, ecc.); integrano i numerosi nodi della rete Core (8 aeroporti, 14 porti marittimi, 5 porti interni, 15 centri intermodali e i "nodi" urbani) con i 4 Corridoi multimodali TEN-T della rete centrale che attraversano l'Italia (Mediterraneo, Baltico-Adriatico, Scandinavia-mediterraneo e Reno-Alpi, Allegato 1); rafforzano il livello di infrastrutturazione logistica, ancora insufficiente a garantire un' incidenza del costo di trasporto delle merci in linea con quello dei principali competitors europei.

Il valore complessivo degli investimenti già realizzati e in corso di appalto è ragguardevole, sebbene le risorse necessarie per completare i quattro Corridoi sia altrettanto imponente se si considera che il solo costo dei tre nuovi valichi ferroviari del Frejus, del Brennero e dei Giovi ammonta a circa 25 miliardi di euro.

Si tratta di grandi opere giustificate da analisi che tengono conto dei costi e dei benefici economici e sociali di lungo periodo, ma che non possono essere finanziate dai privati considerato il troppo basso tasso interno di rendimento per investitori di mercato.

Per il finanziamento di tali opere occorrono contributi pubblici comunitari e nazionali a fondo perduto accompagnati da condizioni favorevoli di indebitamento per gli Stati membri e la Commissione; la *Connecting Europe Facility* offre la copertura di bilancio dei contributi comunitari, mentre il *Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici* (FEIS) annunciato dal Presidente della Commissione europea Juncker a fine 2014 ed attualmente in via di costituzione, dovrebbe agevolare l'accesso al credito da parte degli organismi sovrani.

A settembre 2014 la Commissione Europea ha pubblicato i primi bandi TEN-T per un valore di circa 12 miliardi di euro di finanziamenti a valere sulle risorse della *Connecting Europe Facility*. L'Italia ha inviato a Bruxelles 83 proposte progettuali entro il termine previsto del 3 marzo 2015, previamente istruiti dal Ministero delle infrastrutture.

L'insieme delle proposte progettuali inviate alla Commissione UE prevede investimenti ammissibili pari a 7.009 milioni di euro da realizzare entro il 2020 in base al cronoprogramma trasmesso per ogni intervento, con una richiesta di contributo comunitario pari a 2.500 milioni di euro pari al 21% delle risorse disponibili nel bando (Allegato 2).

Nel pieno rispetto dei principi comunitari dell'intermodalità e dell'interoperabilità, oltre l'85 per cento del contributo complessivo richiesto, pari a 2.174,4 milioni di euro, riguarda 35 progetti del settore ferroviario:

- 3 proposte relative a studi e lavori sulle sezioni trasfrontaliere del Tunnel di Base del Brennero e della linea ferroviaria Torino-Lione, con la richiesta di contributo europeo per l'Italia da parte di BBT SE e LTF SAS rispettivamente pari a circa 796,5 mln di euro e 720 mln di euro;
- 15 proposte di RFI sui corridoi multimodali TEN-T: realizzazione AV/AC (Terzo Valico dei Giovi) e potenziamento di linee ed impianti (nodo di Genova) sul Corridoio "Reno-Alpino", potenziamento tecnologico ed infrastrutturale sul Corridoio "Mediterraneo" (rispettivamente sulle linee "Milano-Venezia", "Treviglio-Brescia" e "Torino-Milano-Venezia"), potenziamento tecnologico, infrastrutturale ed intermodale (nodo di Roma e Napoli), adeguamenti prestazionali sulle linee di collegamento con i porti (Livorno, La Spezia) sul Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" e sempre lungo il medesimo corridoio, opere per la messa a modulo 750 m della linea Brennero-Verona; realizzazione di impianti di collegamento con i nodi e ripristino di linee sul Corridoio "Baltico-Adriatico" (Nodo di Bologna, la linea per Venezia e linea dei bivi sul nodo di Venezia), nonché un potenziamento tecnologico mediante SCMT sulla rete sarda (RFI);
- 3 progettazioni, sempre in capo ad RFI, per il collegamento ferroviario degli aeroporti di Venezia, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, quest'ultima correlata a 1 proposta di collegamento a Nord dell'aeroporto di Milano Malpensa (SEA e FERROVIENORD) ;
- 1 studio di articolazione tecnico - finanziaria (schema PPP) per il collegamento dell'aeroporto di Genova;
- 7 progetti riguardano l'implementazione del sistema di segnalamento e controllo ERTMS: 3 dei quali sui corridoi A e D, sulla linea "Roma - Firenze", 1 progetti per la formazione del personale e l'attrezzaggio a bordo treno promosso da NTV, 2 proposta internazionali per la semplificazione, facilitazione ed armonizzazione dei processi autorizzativi per la messa in esercizio e certificazione ERTMS, con la partecipazione di RINA; infine 1 progetto per l'attrezzaggio di bordo;
- 3 proposte di rafforzamento delle performance dei Corridoi Ferroviari Merci n. 5 e 6;
- 2 studi rispettivamente per la circolazione di treni con lunghezza di 750 mt lungo alcune sezioni dei corridoi e la riqualificazione e ristrutturazione di 4 nodi di interscambio nella Regione Lazio;

In rilievo anche il settore marittimo con un contributo richiesto complessivo pari a 226 milioni di euro, tra cui:

- realizzazione di banchine, allungamento moli, piazzali, attività di dragaggio, stazioni marittime, piattaforme offshore/onshore, (Ravenna 29 milioni; Trieste 19,7 milioni; Venezia 4 milioni; Ancona 1,45 milioni) ;
- interventi inseriti nel contesto del piano di "ambientalizzazione" del porto e mirano alla riduzione degli impatti ambientali da emissioni e alla modernizzazione ed ampliamento degli impianti per servizi ecologici alle navi (Genova 4,6 milioni);
- la progettazione/costruzione di piattaforme logistiche e terminal container (Trieste e Venezia, 22,3 milioni; Vado ligure 5 milioni);
- opere di accesso ai porti e collegamenti a interporti, in particolare ferroviari (Livorno 11,6 milioni; Venezia 11,4 milioni; Piombino 0,6 milioni) e stradali (Ancona 3 milioni);
- lo sviluppo di nuovi collegamenti di Autostrade del Mare e collegamenti con mercati del Mediterraneo orientale (Civitavecchia 6,9 milioni, Venezia e La Spezia 1 milione, Gioia Tauro 0,6 milioni);
- lavori per viabilità interna al porto (Cagliari 2,2 milioni);
- realizzazione di una infrastruttura per rete in fibra ottica promossa dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per lo scambio delle informazioni nave-porto (Capitanerie/RAM 6,6 milioni);
- coinvolgimento porti ed industrie per l'utilizzo del carburante alternativo LNG (91,6 milioni);
- aspetti di Sea Traffic Manageement (3,9 milioni);
- studio per un sistema di incentivi per sostenere le Autostrade del Mare (0,2 milioni).

Per quanto concerne il settore aereo, ENAV ha trasmesso 3 proposte con lo scopo di sviluppare le funzionalità di gestione del traffico aereo (ATM) nell'ambito dell'implementazione del Cielo Unico Europeo, per un contributo richiesto complessivo pari a 45,3 milioni di euro.

Per lo sviluppo del sistema idroviario padano-veneto – avviato ormai da diversi anni – è stato chiesto un contributo di 21,9 milioni di euro attraverso la rimozione di ostacoli alla navigazione e per l'adeguamento a classe V (AIPO, Provincia di Ferrara, UNI, Sistemi Territoriali e RAM) e per la prosecuzione dell'implementazione del sistema RIS (River Information System).

Nel settore stradale si chiede un contributo di 16,6 milioni per 9 proposte tra cui 2 progettazione preliminari (ANAS) per l'ammodernamento degli svincoli del GRA del nodo di Roma e per il by-pass urbano per il nodo di Palermo, 4 proposte per lo sviluppo di azioni pilota per servizi di ITS sui corridoi nazionali stradali (Consorzio European ITS European Platform), 1 proposta per l'implementazione del servizio delle chiamate di emergenza E-Call e 2 proposte sul tema Eco-Driving e per l'implementanzione di un sistema di gestione traffico centralizzato (ARCESE).

Sempre nel campo intermodale, sono state istruite 6 proposte per una richiesta di contributo di 11,1 milioni di euro, 4 delle quali provenienti dagli

interporti di Padova, Fernetti e Pordenone per potenziare l'efficienza e capacità operativa dei terminal con forte impatto sull'intermodalità nel traffico di lunga distanza; 1 studio internazionale per individuare le misure necessarie per trasformare gli esistenti terminal intermodali localizzati lungo il corridoio Reno-Alpino in un network di "Smart Hub" (SITI e UNIONTRAPORTI) ed un'analisi sui corridoi doganali con l'obiettivo di accelerare le operazioni di sdoganamento, preclearing, sportello unico, accessi controllati con l'opportunità congiunturale dell'Expo 2015 di Milano con capofila la Regione Liguria; uno studio per la promozione e la diffusione di soluzioni tecnologiche e organizzative per superare le barriere al commercio internazionale tra i porti della rete centrale e partner in paesi terzi (AP Livorno e Alessandria d'Egitto); uno studio per l'implementazione di applicazioni pilota di standard di e-Freight e infrastrutture tecnologiche lungo 3 corridoi TEN-T di Core Network: Atlantic, Mediterraneo e Baltico Adriatico.

Infine, in tema di innovazione si rilevano 5 proposte per un contributo richiesto di 5 milioni di euro, tra cui 2 studi con azioni pilota per stazioni di ricarica elettrica su strada (ENEL e Istituto Internazionale delle Comunicazioni), 2 studi con azioni pilota per stazioni di rifornimento con LNG per traffico stradale (Unilever e Edison) nonché l'implementazione di soluzioni innovative per la produzione di energia elettrica da moto ondoso (AP Civitavecchia).

L'Italia e gli altri Stati membri comunicheranno alla Commissione europea nei prossimi mesi le rispettive priorità nazionali. Al momento, risultano pervenute 735 proposte da parte dei 28 Stati Membri per un ammontare finanziario complessivo delle richieste di circa 36,6 miliardi di euro, pari a oltre tre volte la disponibilità finanziaria del bando. Gli esiti del processo di selezione saranno noti indicativamente nel mese di luglio 2015.

L'apporto di capitali privati ai progetti relativi alle infrastrutture di trasporto cofinanziati dall'Unione Europea è stato limitato, sinora, a interventi sugli scali aeroportuali (Malpensa, Venezia) e su un numero limitato di centri intermodali. Più in generale, i privati hanno svolto un ruolo prevalente nel finanziamento del settore autostradale e aeroportuale.

Il soddisfacimento dei bisogni d'investimento dell'Unione richiede l'impiego efficiente della liquidità disponibile sul mercato e il suo incanalamento verso il finanziamento di progetti d'investimento economicamente sostenibili.

Il 26 novembre 2014 la Commissione europea ha pubblicato la comunicazione "*Un piano di investimenti per l'Europa*", nella quale prospettava l'istituzione di un Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), di un elenco trasparente di progetti d'investimento a livello europeo e la creazione di un polo europeo di consulenza sugli investimenti. Il successivo Consiglio europeo del 18 dicembre 2014 ha:

- chiesto l'istituzione del FEIS al fine di mobilitare 315 miliardi di euro in nuovi investimenti tra il 2015 e il 2017, invitando il Gruppo BEI ad avviare le attività avvalendosi di fondi propri a partire da gennaio 2015;
- sottolineato che il FEIS integrerà e andrà ad aggiungersi ai programmi dell'UE in corso e alle tradizionali attività della BEI.

Il 13 gennaio 2015 la Commissione europea ha presentato una proposta di Regolamento – attualmente in discussione presso le istituzioni europee e di cui si prevede l'entrata in vigore a luglio 2015 – che assegna al FEIS gli obiettivi di

aiutare a superare le difficoltà di finanziamento e di realizzazione di investimenti produttivi e strategici nell'Unione e di aprire un maggiore accesso ai finanziamenti alle imprese, con particolare attenzione alle piccole e medie imprese (PMI).

A tal fine, si ipotizza che l'Unione Europea e la BEI concedano al FEIS rispettivamente una garanzia pari a 16 e 5 miliardi di euro, consentendo così al Fondo di generare ulteriori investimenti per almeno 315 miliardi di euro in un triennio. Per finanziare parzialmente il Fondo, si è ridotto di 2,7 miliardi di euro la dotazione del *Programma quadro di ricerca e innovazione 2014-2020 - Horizon 2020* e di 3,3 miliardi di euro quella della CEF.

Al fine di canalizzare le predette risorse, l'Italia ha trasmesso un elenco di progetti pubblicato insieme a quelli degli altri Stati membri sul sito della BEI e della Commissione a dicembre 2014[1]. L'inserimento degli interventi nell'elenco di progetti di investimento europei ha per il momento una valenza informativa e di visibilità, soprattutto a beneficio degli investitori e non pregiudica le decisioni sulla scelta dei progetti definitivi ammessi al sostegno o a titolo di qualsiasi altro strumento dell'UE o finanziamento pubblico.

Una task force coordinata dal Ministero dell'economia e delle finanze con rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e della Cassa Depositi e Prestiti sta analizzando l'elenco dei progetti relativi al settore trasporti inviati a Bruxelles per considerarne le caratteristiche di compatibilità con i criteri e le politiche di prestito del Fondo, o in via subordinata per valutarne la loro eleggibilità agli ordinari canali di finanziamento della BEI. Lo stadio di avanzamento del ciclo del progetto e, nel caso di richieste di garanzia al Fondo, la sua capacità di mobilizzare risorse private e il suo livello di rischio, rappresenteranno in questa prima fase i principali criteri di selezione degli investimenti che saranno sottoposti al Fondo e alla BEI.

Non appena la struttura finanziaria dei primi progetti sarà compiutamente definita, le operazioni saranno sottoposte agli organi decisionali della BEI e del Fondo, che diverrà pienamente operativo non prima del terzo trimetre del 2015.

Entro tre anni la Commissione dovrà presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente una valutazione dell'impiego della garanzia dell'UE e del conseguimento degli obiettivi generali, compresa la mobilitazione di capitale privato, nonché una valutazione del valore aggiunto apportato dal FEIS, del profilo di rischio delle operazioni sostenute dal FEIS, dell'impatto macroeconomico del FEIS, compreso l'impatto sulla crescita e sull'occupazione.

Il Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020

L'utilizzo dei fondi comunitari del Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020 (PON) è previsto solo per le Regioni in ritardo di sviluppo (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) con una chiara distinzione tra gli interventi di rilevanza nazionale e quelli di interesse regionale.

Sulla base del perimetro di intervento così delineato il Programma, che prevede un investimento complessivo di 1.843,7 milioni di euro (75% FESR – 25%

[1] Sito della Commissione Europea http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-investment/plan/index_en.htm. Sito della BEI http://www.eib.org/about/invest-eu/index.htm.

cofinanziamento nazionale), si caratterizza per una strategia finalizzata a migliorare la mobilità delle merci e delle persone nelle regioni meno sviluppate attraverso:

- l'estensione della rete ferroviaria meridionale, mediante connessioni sulla direttrice Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania, in modo da rendere temporalmente più vicine alcune delle più grandi e più importanti aree metropolitane del Mezzogiorno e nel contempo rompere l'isolamento di importanti aree interne;
- azioni a favore dell'intermodalità per le merci attraverso il rafforzamento della centralità di alcuni snodi e la predisposizione di collegamenti di ultimo miglio;
- lo sviluppo della portualità attraverso l'efficientamento delle esistenti infrastrutture portuali dei principali nodi meridionali, con particolare riferimento all'accessibilità via mare e via terra;
- interventi volti ad incrementare l'efficienza del sistema infrastrutturale, favorendo l'adozione di nuove tecnologie in tema di ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti) per la gestione della domanda di traffico stradale, SESAR per il trasporto aereo e l'introduzione dello sportello unico doganale volto a ridurre i tempi e l'incertezza per i flussi di merci.

L'Accordo di Partenariato Italia 2014-2020, trasmesso ufficialmente alla Commissione Europea ad aprile 2014 definisce, attraverso un'articolazione dell'Obiettivo Tematico 7 "Mobilità sostenibile di persone e merci (promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete)" in risultati attesi e azioni quali siano le priorità di investimento dei fondi comunitari per il periodo 2014-2020.

A valle delle prime osservazioni formali della Commissione, il Programma è in fase di finalizzazione e se ne prevede l'approvazione definitiva da parte della Commissione entro il mese di giugno 2015.

Un Piano di interventi realistici e maturi

Il piano degli interventi realistici e maturi richiesto dalle condizionalità ex ante si pone come declinazione operativa della strategia precedentemente richiamata e a garanzia di una sua concreta realizzabilità entro il periodo di programmazione.

In attuazione di tale strategia gli interventi per cui si prevede un sostegno del FESR afferiscono alle infrastrutture e ad altri progetti di carattere tecnologico che sono di seguito brevemente richiamati.

Per quanto riguarda l'estensione della rete ferroviaria:

- completamento di progetti avviati nella programmazione nazionale 2007-2013:
  - Potenziamento tecnologico nodo di Napoli;
  - Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto;
  - Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria;
  - Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia;
  - Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto - Ogliastrillo;
  - Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini;

- progetti maturi ricadenti nei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) per la realizzazione delle direttrici ferroviarie Napoli-Bari-Lecce-Taranto, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania-Palermo:
  - Potenziamento della linea Napoli-Bari.
  - Potenziamento della linea Catania-Palermo.
- interventi di attrezzaggio con tecnologia ERTMS su linee individuate in coerenza con il Piano di implementazione ERTMS al sud Italia

Realizzazione di interventi di "ultimo miglio" nei nodi logistici appartenenti alla rete Core: porti di Augusta, Gioia Tauro, Napoli, Palermo e Taranto, interporti campani (Marcianise e Nola) e di Bari, aeroporti di Napoli e Palermo.

Progettazione, realizzazione e installazione di nuovi impianti e sistemi afferenti lo sviluppo e il miglioramento delle tecnologie legate ai sistemi di Air Traffic Management europeo in attuazione del Programma SESAR

Interventi di completamento di progettualità avviate nella programmazione 2007-2013 e volti a colmare ulteriori gap infrastrutturali nei porti e interporti della rete centrale e globale, in coerenza con le indicazioni del Piano strategico nazionale dei porti e della logistica, focalizzandosi: per i porti, sull'inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei e delle banchine, oltreché realizzare interventi per la diminuzione dei fattori di inquinamento atmosferico e acustico mediante l'elettrificazione delle banchine; per gli interporti, sul potenziamento delle dotazioni logistiche.

Interventi in materia di Intelligent Transport System prevalentemente rivolti a:

- Orientare la creazione di un collegamento tra lo Sportello Unico Doganale, lo Sportello Unico Marittimo e gli interventi volti alla semplificazione delle procedure di movimentazione dei container in ambito portuale, contribuendo alla velocizzazione dello scambio informativo tra operatori marittimi e gli Enti istituzionalmente preposti al controllo/sdoganamento delle merci.
- Garantire la costruzione di una Rete unica nazionale della logistica che metta a sistema tutti i nodi logistici nazionali del Mezzogiorno (porti e interporti) ai fini di un coordinamento nazionale relativo alla gestione e al controllo delle merci, garantendo la congiunzione tra le piattaforme telematiche nodali, lo sportello unico doganale, lo sportello marittimo ed il trasporto merci effettuato su gomma.

Misure per incrementare la capacità di realizzazione

Nell'individuazione delle misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti oggetto di un sostegno da parte dei finanziamenti comunitari, oltre a considerazioni riguardanti il superamento di criticità che investono complessivamente i processi di realizzazione di infrastrutture pubbliche di rilevanza nazionale, è opportuno fare tesoro della precedente esperienza maturata nell'ambito del Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013.

Ciò anche in relazione al fatto che, nell'ambito del processo che sta conducendo all'adozione del nuovo PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e sulla base di una sollecitazione della Commissione Europea già contenuta nel Position Paper Italia del novembre 2012, si è contestualmente proceduto a elaborare un

Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA) – in piena sinergia con i futuri beneficiari del nuovo Programma e con gli altri attori coinvolti - che consenta il superamento delle predette criticità.

L'elaborazione del PRA ha previsto una prima fase di diagnosi sulle criticità intercorse in relazione al contesto legislativo, procedurale e organizzativo che hanno condizionato il percorso di avvio del PON 2007-2013 e, in diversa misura, la successiva fase di attuazione. Tali fattori di criticità sono prevalentemente riconducibili alla fase di selezione e di istruttoria degli interventi in relazione al basso livello di maturazione del bacino progettuale di riferimento, alla complessità della fase di concertazione partenariale e alla ampia presenza di Grandi Progetti che richiedono una più lunga tempistica di presentazione e approvazione.

Al superamento di queste criticità concorrono in primo luogo le modalità con cui si sono svolte le fasi di elaborazione, negoziazione e approvazione dell'Accordo di Partenariato e dei Programmi Operativi alla luce delle nuove disposizioni regolamentari. A fronte di un'articolazione dell'impianto strategico di riferimento che, come visto, sin dalla fase iniziale ha inteso declinare l'Obiettivo Tematico di riferimento in Risultati Attesi e relative Azioni, la negoziazione tra Stato e Regioni e tra Stato e Commissione Europea si è basata su una verifica puntuale dell'esistenza di un bacino progettuale – il piano degli interventi realistici e maturi – tale da poter garantire il rispetto degli obiettivi di spesa. In merito alla concertazione a livello di Stato membro inoltre si è proceduto a una più chiara distinzione tra gli ambiti di intervento di competenza nazionale e regionale e a una conseguente concentrazione delle risorse sulla base di tale quadro.

Mentre per una descrizione dettagliata delle azioni individuate per risolvere le criticità di natura legislativa, procedurale e organizzativa si rimanda a quanto contenuto all'interno del Piano di Rafforzamento Amministrativo, si ritiene utile richiamare alcune recenti norme di carattere nazionale che concorrono a incrementare la capacità realizzativa, sia in relazione ad alcuni specifici interventi, sia con riferimento al miglioramento dei sistemi di selezione, realizzazione e monitoraggio degli investimenti pubblici.

Con riferimento alla realizzazione di singole opere candidate a ricevere un sostegno tramite i Fondi comunitari occorre sottolineare che l'art. 1 del decreto n. 133 Sblocca Italia "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive" contiene provvedimenti per accelerare la realizzazione dei due progetti di nuove tratte ad alta capacità ferroviaria oggetto di Contratto Istituzionale di Sviluppo: la Napoli-Bari e la Messina-Catania-Palermo, e nomina l'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato quale Commissario per la realizzazione di tali opere. Al Commissario è assegnata una serie di poteri volti a snellire le procedure di approvazione dei progetti e di appalto con lo scopo di avviare i lavori entro e non oltre il 31 ottobre 2015.

L'art. 2 del Decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228 stabilisce che, al fine di migliorare la qualità della programmazione ed ottimizzare il riparto delle risorse di bilancio, ogni Ministero predispone un "Documento pluriennale di pianificazione" (DPP) che include e rende coerenti tutti i piani ed i programmi di

investimento per opere pubbliche di propria competenza, ivi compreso il Programma triennale dei lavori di cui all'art.128 del decreto legislativo 12 aprile 2006,n.163 e successive modificazioni. Ai fini della redazione DPP, inoltre, l'art.8 del decreto stabilisce che ciascun Ministero predisponga le "Linee guida standardizzate per la valutazione degli investimenti" che sono sottoposte, per la relativa presa d'atto, al CIPE.

Con D.P.C.M. 3 agosto 2012 in attuazione del richiamato art. 8, è stato definito il modello di riferimento per la redazione da parte dei Ministeri delle suddette linee guida nonché lo schema – tipo "Documento pluriennale di pianificazione". Nell'aprile 2014, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica comunitaria ed il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica – Unità di valutazione degli investimenti pubblici con la collaborazione dell'Unità Tecnica Finanza di Progetto ed il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti DIPE, hanno diramato il Vademecum per l'applicazione del Modello di linee Guida ai fini della predisposizione del Documento Pluriennale di Pianificazione. Le Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono attualmente in fase di redazione mentre si è conclusa la procedura di ri-costituzione del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici dell'Amministrazione, con l'obiettivo di pervenire nel più breve tempo all'entrata a regime delle citate disposizioni normative.

Con l'emanazione del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, infine, è stato avviato un processo di razionalizzazione e armonizzazione dei monitoraggi sulle opere pubbliche al fine di pervenire a un sistema coordinato ed unico di rilevamento dati per i vari *stakeholder*, per disporre di una gamma completa di informazioni, evitando ridondanze ed incoerenze nei flussi informativi e inefficienze nei costi di processo. A tale scopo è stato istituito un tavolo di lavoro per la razionalizzazione dei diversi sistemi di monitoraggio, a cui partecipano tutti gli organi competenti, con l'obiettivo di pervenire ad un'ottimizzazione e più funzionale sinergia tra i vari sistemi.

Il Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020

Il nuovo contesto regolatorio della programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014 – 2020, definito con il comma 703, art. 1, della legge n. 190/2014, prevede che le risorse del Fondo siano destinate al conseguimento di obiettivi strategici relativi ad aree tematiche nazionali. L'individuazione di tali aree è rimessa all'Autorità politica per la coesione, in collaborazione con le amministrazioni interessate e sentita la Conferenza Stato – Regioni e le scelte in proposito operate sono comunicate alle Commissioni parlamentari competenti.

La determinazione delle aree e dei relativi obiettivi strategici costituisce la base per l'adozione della delibera CIPE di riparto delle risorse fra le aree stesse che consente il successivo sviluppo della nuova procedura *di governance* per la definizione dei nuovi strumenti di programmazione.

Il nuovo soggetto di *governance,* rappresentato da una Cabina di regia composta da esponenti di Amministrazioni centrali e regionali, interviene infatti definendo, per ciascuna delle aree tematiche, piani operativi articolati in azioni ed interventi con l'indicazione dei risultati attesi e dei soggetti attuatori.

In tale ridefinito contesto di riferimento resta ferma la previsione della legge n. 147/2013 circa la destinazione di almeno l'80 per cento delle risorse ad interventi da realizzare nei territori delle Regioni del Mezzogiorno.

Le scelte infrastrutturali strategiche delineate nei paragrafi precedenti rappresentano sicuramente, tenuto conto degli elementi emersi dalle analisi di contesto condotte e delle informazioni sui ritardi infrastrutturali del Paese, ed in particolare del Mezzogiorno, rispetto agli standard europei, pur nelle more della definizione delle aree e della successiva individuazione degli specifici interventi, elementi determinanti nella configurazione dei contenuti di tali aree tematiche. In particolare il FSC dovrà sostenere:

- il completamento delle grandi direttrici di traffico ferroviario già selezionate nella precedente programmazione. In particolare si tratta della direttrice Napoli-Bari – Lecce – Taranto e del collegamento tra Palermo, Messina e Catania, assicurando il finanziamento degli interventi previsti nei rispettivi Contratti istituzionali di sviluppo e il raccordo fra le stesse e le reti locali, in coerenza con quanto previsto per le stesse direttrici nel Programma operativo infrastrutture e reti;
- il miglioramento dell'offerta dei relativi servizi di trasporto ferroviari. Nel complesso gli interventi saranno finalizzati in particolare - tenuto conto degli attuali contratti di programma – al miglioramento del trasporto pubblico locale, all'alta velocità/alta capacità ferroviaria, al potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e al miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari, alla velocizzazione attraverso specifici interventi tecnologici di alcuni assi sui quali non è possibile realizzare l'alta velocità, sostenendo anche il rinnovamento ed il potenziamento del parco rotabile;
- il miglioramento della mobilità stradale nazionale, con particolare attenzione alle tematiche relative alla sicurezza, e il potenziamento dei collegati servizi di trasporto pubblico locale, da perseguirsi anche attraverso la promozione di centrali di committenza che garantiscano unitarietà e trasparenza nei processi di acquisizione delle forniture, costituendo poli di domanda aggregata in grado di definire standard omogenei di qualità dei prodotti offerti; il potenziamento e la riqualificazione del parco autoveicoli, anche per raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni inquinanti e l'offerta di nuovi servizi digitali che migliorino la fruizione del servizio stesso;
- lo sviluppo di una rete specializzata, e differenziata nei ruoli, di porti e aeroporti, tenuto conto del collegamento con Reti centrale (core) e globale (comprehensive), con attenzione alle funzioni retroportuali, in grado di collegarsi efficacemente con le direttrici di traffico e con i poli intermodali di cui al punto successivo;
- la realizzazione, con riferimento particolare al Mezzogiorno, di poli logistici e centri intermodali, e il rafforzamento dei pochi già esistenti, strategicamente connessi con la rete infrastrutturale di trasporto e con i centri di produzione e di trasformazione, in tale contesto particolare attenzione sarà dedicata, in stretta connessione con le azioni dedicate e gli investimenti di cui al punto precedente, agli interventi di ultimo miglio;

- l'adozione di strumenti per la gestione intelligente dei sistemi infrastrutturali, nelle componenti di reti, mezzi e sistemi gestionali di traffici e di flussi. In tale ambito, trasversale rispetto ai diversi settori dei trasporti, l'intervento del Fondo consentirà, insieme alla già descritta attenzione operativa alla realizzazione di una mobilità intermodale per passeggeri e merci, di dar contenuto alle scelte della strategia nazionale di specializzazione intelligente, in materia di trasporto e mobilità, come definita nei relativi documenti strategici.

Il Fondo Sviluppo e coesione, nel quadro delle scelte strategiche confermate dalle più recenti decisioni del Governo esplicitate in specifici piani redatti o in corso di definizione, assicurerà il suo sostegno agli interventi infrastrutturali in tema di sicurezza ed edilizia scolastica e a quelli di infrastrutturazione per la messa in sicurezza ed il recupero del territorio e la gestione del rischio connesso alle condizioni di dissesto idrogeologico.

In particolare per l'edilizia scolastica, l'intervento opererà attraverso:

- la definizione di nuovi standard di fruibilità e di efficienza e la costruzione di nuove strutture adeguate a tali standard, per tutti i gradi del sistema formativo (strutture per l'infanzia, scuole per l'istruzione primaria e secondaria, edilizia universitaria e residenze per gli studenti fuori sede), con conseguente riduzione del ricorso a strutture in locazione non conformi;
- la ristrutturazione e l'efficientamento energetico, considerati gli elevati e diffusi fabbisogni in termini infrastrutturali e la pianificazione/programmazione per l'edilizia scolastica in corso, delle strutture esistenti.

Nel settore dell'infrastrutturazione ambientale, l'impiego del Fondo sviluppo e coesione sarà, fra l'altro, finalizzato alla messa in sicurezza del territorio, sulla base di una pianificazione che si sta consolidando, tenendo in opportuna considerazione la gravità del rischio idrogeologico.

PARTE SECONDA

IL QUADRO GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE
IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

L'Allegato Infrastrutture di quest'anno presenta alcune novità rilevanti che rispondono a esigenze da tempo emerse a livello europeo e nazionale.

In primo luogo, contiene la valutazione ex ante dei fabbisogni di infrastrutture e servizi prevista dall'art. 3, comma 4 del decreto legislativo n. 228/2011, come richiesto dalla delibera CIPE n. 26/2014.

In secondo luogo, identifica le linee strategiche nazionali nel campo dei trasporti (cfr. capitolo II).

In terzo luogo, sulla base delle predette linee strategiche, il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) identifica un gruppo di opere prioritarie rispondendo da un lato a una diffusa esigenza di razionalizzazione e, dall'altro, a un sano esercizio di realismo finanziario finalizzato a selezionare un ristretto numero di opere sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili.

Con riferimento alle altre opere contenute nel PIS di cui all'XI Allegato infrastrutture si provvederà, a valle di un approfondito ***confronto con le Regioni***, al previsto aggiornamento sullo stato di avanzamento in sede di definizione della nota di aggiornamento al DEF 2015.

In tale occasione, sempre sulla base delle linee strategiche definite nel presente Allegato e delle disponibilità finanziarie, saranno inserite nel PIS anche le opere portuali e logistiche necessarie al perseguimento della strategia che sarà definita per ogni sistema portuale di interesse nazionale attualmente identificati (Adriatico settentrionale, Sistema Ligure, Tirreno centrale, Sistema sardo, Adriatico centrale, Sistema campano, Sistema pugliese, Sistema calabro, e Sistema siciliano) nonché le linee strategiche e le relative opere prioritarie per i collegamenti degli aeroporti principali con le reti core e con le città e quelle nei settori idrico e dell'edilizia scolastica.

La strategia del PIS si declina quindi, al momento, secondo le seguenti linee:

- potenziare le linee ferroviarie lungo le reti TEN, favorendo l'intermodalità e l'interoperabilità (elettrificazione, l' ERTMS, il carico assiale e il modulo minimo), con priorità per le reti *core* di valico e del Sud;
- rafforzare la mobilità sostenibile delle aree metropolitane più congestionate
- intervenire sulle tratte viarie più congestionate e sui link mancanti con la rete centrale.

Ai predetti interventi in campo trasportistico si aggiunge la salvaguardia della laguna veneta (MO.S.E).

Alla luce di tali indirizzi strategici, nell'ambito dell'elenco delle infrastrutture del PIS contenuto nell'XI Allegato al DEF, vengono così individuate ***25 opere prioritarie del Programma***, per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro (67,7 per cento), selezionate sulla base di una valutazione di coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

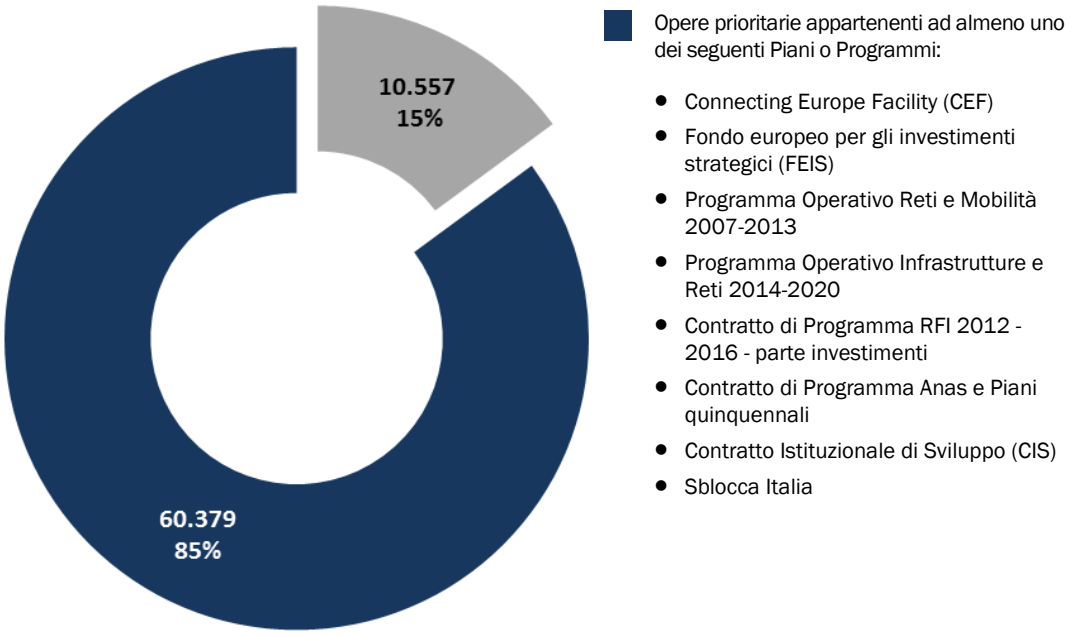
Ai sensi di quanto previsto dall'art. 161, comma 1-bis, del Decreto legislativo n. 163/2006 (Codice degli appalti), l'elenco delle 25 opere prioritarie è contenuto nella tabella riportata nell'allegato 3, dove per ogni opera sono indicati: costo; le coperture finanziarie pubbliche, evidenziando il fabbisogno previsto nel prossimo triennio; le risorse da finanziare con capitale privato; lo stato di avanzamento e il

cronoprogramma di attuazione. Nell'allegato 3 figurano anche opere di cui solo alcune tratte sono già in esercizio.

L'ultima colonna della predetta tabella dà conto della rilevanza programmatica di ogni singola opera prioritaria evidenziando, come anticipato sopra, il livello di sinergia strategica tra il PIS e i più importanti atti di programmazione non solo di rilevanza comunitaria ma anche nazionale, nel rispetto di quanto previsto sia in sede europea per il soddisfacimento della condizionalità ex ante per accedere ai Fondi Strutturali e di Investimento Europei, sia dal CIPE con la delibera n. 26/2014.

Sulla base di quanto evidenziato dalla citata ultima colonna, risulta che circa l'85 per cento del costo totale delle opere prioritarie è riferito a opere caratterizzate da una rilevanza strategica "rafforzata", in quanto incluse nei principali strumenti di programmazione comunitaria (CEF, Fondo europeo per gli investimenti strategici e Fondi Strutturali e di Investimento Europei) e nazionale (Contratti di programma Anas e RFI e Contratti istituzionali di sviluppo) già approvati o in fase di definizione avanzata (figura 1).

FIGURA 1: RILEVANZA STRATEGICA DELLE OPERE PRIORITARIE (MLN. EURO)



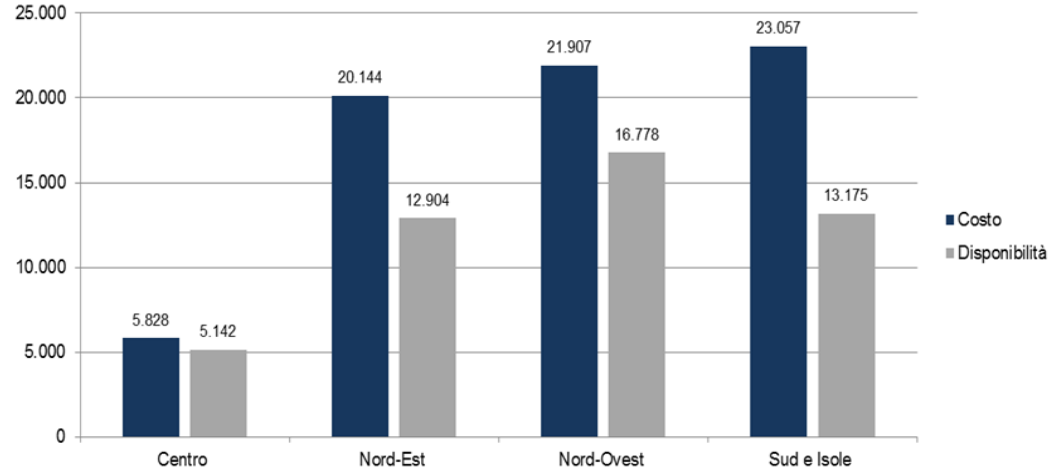
La successiva tabella 19 mostra la distribuzione settoriale delle opere prioritarie. L'elevato costo complessivo delle opere stradali è giustificato dal peso ormai insignificante delle stesse negli strumenti di programmazione comunitaria (CEF e Fondi Strutturali e di Investimento Europei) e dal crescente ricorso al finanziamento privato nel settore viario anche attraverso l'accesso alle risorse del Fondo europeo per gli investimenti strategici.

TABELLA 19: OPERE PRIORITARIE – PER SETTORE (mln. euro)

Settore	Costo	%	Disponibilità	%	di cui: private	Fabbisogno triennio
Ferrovie	28.034	40	15.055	31		2.152
Strade	25.269	36	17.300	36	6.466	
MO.S.E.	5.493	8	5.272	11		221
Metropolitane	12.140	17	10.373	22	395	1.110
Totale Opere Prioritarie	70.936		47.999		6.861	3.483

Significativo il peso delle metropolitane, indispensabili per colmare il deficit accumulato nel trasporto pubblico locale su ferro nei principali centri urbani del Paese. Con riferimento alla distribuzione geografica delle opere, il peso rilevante delle circoscrizioni del "Nord Ovest" è da attribuire ai collegamenti ferroviari TEN-T (Torino - Lione, Terzo Valico dei Giovi e Brescia – Verona), ai collegamenti autostradali (Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Milano) e alle metropolitane di Torino e Milano (figura 2).

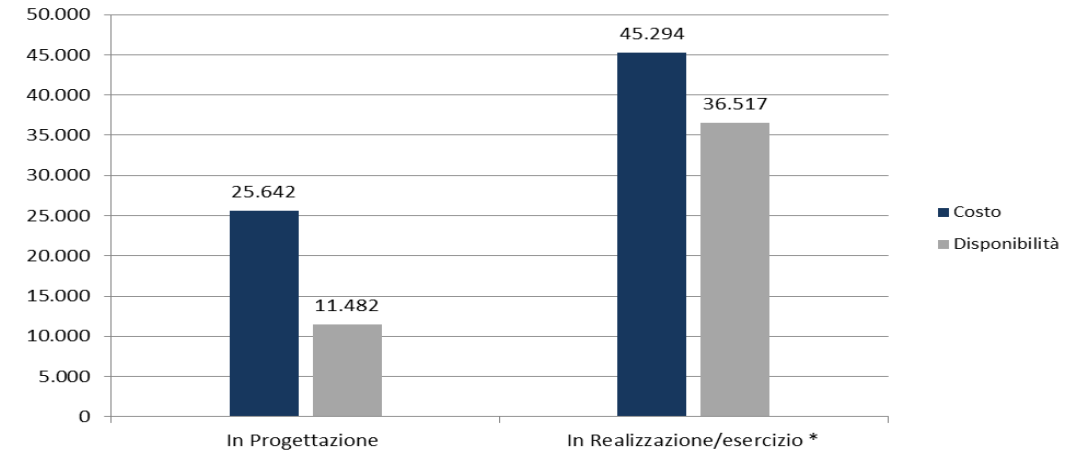
FIGURA 2: OPERE PRIORITARIE – PER DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA (mln. euro)



Nel Nord Est, rilevano i collegamenti ferroviari TEN-T (Brennero e Verona - Padova), quelli autostradali (A4, Pedemontana Veneta), il MO.S.E. Al Centro, emerge il peso rilevante dei collegamenti stradali (Quadrilatero e Grosseto – Siena) e la linea C della metropolitana di Roma. Al Sud e nelle Isole è localizzata la percentuale di costo più elevata tra le quattro circoscrizioni, in attuazione dei citati indirizzi comunitari in materia di politiche di coesione. Rilevano i collegamenti ferroviari Napoli - Bari e Messina - Catania – Palermo, gli ingenti investimenti stradali ancora previsti per la SS 106 Ionica e la Salerno - Reggio Calabria, l'Agrigento – Caltanissetta, la Olbia – Sassari nonché le linee metropolitane di Napoli.

Per quanto riguarda lo stato di maturità fisica delle opere prioritarie, circa il 65 per cento del costo totale è relativo a opere in realizzazione, mentre la restante parte è in progettazione (figura 3).

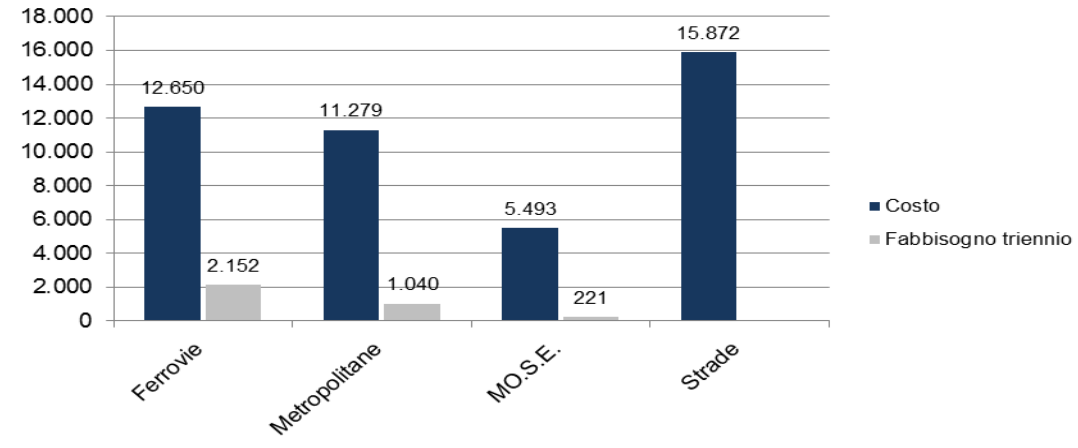
FIGURA 3: OPERE PRIORITARIE – PER STATO DI MATURITÀ FISICA (mln. euro)



(*) Si tratta delle parti opere in realizzazione che sono già state aperte al pubblico

Nella successiva figura 4, emerge con chiarezza il fabbisogno di nuove risorse pubbliche per il prossimo triennio, pari a 3.483 milioni di euro, pressoché interamente attribuibile ai grandi investimenti ferroviari (Brennero e Terzo Valico) e alle metropolitane di Roma, Napoli e Catania. L'esiguo numero di opere sulle quali concentrare le nuove assegnazioni evidenzia lo sforzo compiuto per accelerare l'avanzamento di tutte le opere prioritarie già in parte finanziate, destinando le nuove risorse a poche opere in corso che non potrebbero altrimenti procedere con gli affidamenti o i lavori in assenza di fondi aggiuntivi. Il perseguimento dell'obiettivo strategico dell'intermodalità giustifica ancora di più il dirottamento delle risorse pubbliche disponibili su tali opere.

FIGURA 4: OPERE PRIORITARIE IN REALIZZAZIONE – PER SETTORE COSTO E FABBISOGNO NEL TRIENNIO (mln. euro)



Nel rispetto dell'intesa espressa in data 16 aprile 2014 in seno alla Conferenza unificata sul PIS allegato alla nota di aggiornamento al DEF 2013, il presente XII Allegato infrastrutture si considera quale quadro programmatico di riferimento per la programmazione comunitaria 2014-2020.

ALLEGATO 1

CORRIDOI MULTIMODALI TEN-T

Il Regolamento 1315/2013 prevede l'individuazione dei corridoi multimodali TEN-T della rete centrale quali strumenti per facilitare la realizzazione coordinata della rete stessa. Essi sono incentrati su: integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato dell'infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere e nelle strozzature.

Al fine di facilitare la realizzazione dei corridoi, la Commissione ha designato un coordinatore europeo per ciascun corridoio per sostenerne la tempestiva attuazione attraverso l'analisi delle possibilità di fnanziamento, la definzione di misure ed azioni da intraprendere per facilitare l'accesso alle forme di finanziamento disponibili e la redazione di un piano di lavoro che analizza lo sviluppo del corridoio contenente la descrizione delle caratteristiche e delle tratte transfrontaliere, obiettivi e priorità del corridoio nonchè l'analisi degli investimenti richiesti e le fonti di finanziamento previste.

Il coordinatore europeo è assistito nell'espletamento dei suoi compiti relativi al piano di lavoro e alla sua attuazione da un forum consultivo denominato "Forum di corridoio", istituito e presieduto dal coordinatore europeo sulla cui composizione convengono gli Stati membri coinvolti.

Ciascun Forum di corridoio è presieduto dal corrispondente coordinatore europeo.

Per l'Italia, sono:

- l'ex ministro dei trasporti tedesco Kurt Bodewig (corridoio Baltico-Adriatico);
- l'ex ministro degli Esteri spagnolo Ana Palacio (corridoio Reno-Alpi);
- Pat Cox (corridoio Scandinavia-Mediterraneo);
- Laurens Jan Brinkhorst (corridoio Mediterraneo).

TRACCIATI DEI CORRIDOI CHE INTERESSANO L'ITALIA

Corridoio Baltico – Adriatico

ALLINEAMENTO:

Gdynia – Danzica – Katowice/Sławków
Danzica – Varsavia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Vienna
Stettino/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava
Katowice – Žilina – Bratislava – Vienna
Vienna – Graz – Villach – Udine – Trieste
Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna
Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria/Trieste

Corridoio Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Algeciras – *Bobadilla* -Madrid - *Saragozza* – Tarragona
Siviglia – *Bobadilla - Murcia*
Cartagena - Murcia - Valencia – Tarragona
Tarragona – Barcellona – Perpignan – *Marsiglia*/Lione – Torino – *Novara* - Milano – *Verona - Padova* - Venezia – *Ravenna/Trieste/Capodistria* - Lubiana - *Budapest*
Lubiana/Fiume - Zagabria - Budapest - frontiera UA

Corridoio Scandinavia – Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Frontiera RU - HaminaKotka - Helsinki – Turku/*Naantali* – Stoccolma – Malmö
Oslo - Göteborg - Malmö - Trelleborg
Malmö – Copenaghen – *Kolding/Lubecca* – Amburgo – Hannover
Brema – Hannover – Norimberga
Rostock - Berlino - Lipsia – Monaco
Norimberga - Monaco - Innsbruck – Verona – Bologna – *Ancona/Firenze*
Livorno/La Spezia - Firenze - Roma – Napoli – Bari - *Taranto - Valletta*
Napoli - Gioia Tauro - Palermo/Augusta - Valletta

Corridoio Reno – Alpi

ALLINEAMENTO:

Genova – Milano - *Lugano - Basilea*
Genova -Novara – *Briga - Berna* – Basilea - *Karlsruhe* – Mannheim – *Mainz - Coblenza* - Colonia
Colonia – Düsseldorf – *Duisburg - Nimega/Arnhem - Utrecht* - Amsterdam
Nimega - Rotterdam - Vlissingen
Colonia – Liegi – Bruxelles - *Gand*
Liegi - Anversa - Gand - Zeebrugge

RIFERIMENTI DEI COORDINATORI DEI CORRIDOI CHE INTERESSANO L'ITALIA E DEI CORRIDOI ORIZZONTALI (ERTMS E MOS)

CORRIDOIO	COORDINATORE	CONSULENTE
Scandinavian-Mediterranean	Mr Pat COX (IRLANDA) Contact person: Mr Leo Huberts (CE) Leo.HUBERTS@ec.europa.eu	Contractor: **KombiConsult GmbH** Contact person: Mr Klaus-Uwe Sondermann e-mail: usondermann@kombiconsult.com tel. +49.69.244 32 93 – 172 sub contractor (per l'Italia) : **Gruppo CLAS SpA** Contact person: Mr Carlo Vaghi e-mail: c.vaghi@gruppoclas.com Tel. +39 025418431 cell. +39 335 5374652
Mediterranean	Mr Laurens Jan BRINKHORST (PAESI BASSI) Contact person: Mr Gunther Ettl (CE) Gunther.ETTL@ec.europa.eu	Contractor: **PricewaterhouseCoopers Advisory SpA** Contact person : Dr Paolo Guglielminetti e-mail: paolo.guglielminetti@it.pwc.com tel. +39 06 570832008 cell. +39 348 4020558
Baltic-Adriatic	Mr Kurt BODEWIG (GERMANIA) Contact person: Ms Silke Brocks (CE) Silke.BROCKS@ec.europa.eu	Contractor : **LeighFisher Limited** Contact person : Dr Roberto Zani e-mail: roberto.zani@leighfisher.com tel. +39 051 223061 cell. +39 347 4828309
Rhine-Alpine	Ms Ana DE PALACIO (SPAGNA) Contact person: Mr Patrick Vankerchoven (CE) Patrick.Vankerckhoven@ec.europa.eu	Contractor : **HaCon Ingenieursgesellschaft mbH** Contact person: Lars Deiterding e-mail: lars.deiterding@hacon.de tel. +49 511 33699 132 cell. +49 171 3756073 sub contractor (per l'Italia): **PricewaterhouseCoopers EU** contact person: Francesco Gargani e-mail: francesco.gargani@it.pwc.com cell. 0039 348 1505264
ERTMS	Mr Karel VINCK (BE)	
Motorways of the Sea	Mr Luis VALENTE DE OLIVEIRA (PT) as of 1.7.2014: Mr Brian SIMPSON (UK)	

ALLEGATO 2

PROGETTI TRASMESSI ALLA COMMISSIONE EUROPEA PER ACCEDERE ALLA *CONNECTING EUROPE FACILITY*

MODALITY	PROJECT TITLE	COORDINATOR	PROJECT AMOUNT (IT)	% CO - FINANCING	IT/UE
AIR	Progetto unificato per l'implementazione del PDP (Preliminary Deployment Program) - Cluster 1	ENAV	35,08	50	EU
AIR	Progetto unificato per l'implementazione del PDP (Preliminary Deployment Program) - Cluster 2	SDAG	16,23	50	EU
AIR	Progetto unificato per l'implementazione del PDP (Preliminary Deployment Program) - Cluster 3	ENAV	39,42	50	EU
Sub-Totale AIR			**90,73**		
ERTMS	ERTMS deployment	MER MEC	0,30	50	EU
ERTMS	EDERA	RFI	10,35	50	IT
ERTMS	ERTMS (SRS ETCS baseline 3) implementazione tecnologica binari delle sezioni italiane del Corridoio A (Rotterdam - Genova)	RFI	40,00	50	IT
ERTMS	ERTMS (SRS ETCS baseline 3) implementazione tecnologica binari delle sezioni italiane del Corridoio D (Valencia - Budapest)	RFI	40,00	50	IT
ERTMS	ERTMS /ETCS livello 2 (baseline 2.3.0d) implementazione tecnologica binari della sezione Firenze - Roma	RFI	236,86	22	IT
ERTMS	ERTMS HIPHOPS	RINA	0,46	50	IT
ERTMS	ERTMS NTV'S PLAN	NTV	6,64	50	IT
Sub-Totale ERTMS			**334,61**		
INNOVATION	WAVESAX	AP Civitavecchia	2,35	50	IT
INNOVATION	Connect2LNG	Unilever Supply Chain Logistics	0,90	50	UE
INNOVATION	Decarbonizzazione del trasporto stradale - LNG refuelling infrastructure network deployment	Edison	1,00	50	IT
INNOVATION	Electric Vehicle Arteries (EVA)	ENEL	5,15	50	IT
INNOVATION	UNIT-E	EDF	0,60	55	EU
Sub-Totale INNOVATION			**9,99**		
INTERMODAL	Adeguamento della sezione ferroviaria Venezia-Udine del Corridoio Baltico Adriatico	Interporto Centro Ingrosso Pordenone SPA	11,52	23	IT
INTERMODAL	EUROPEAN RAIL FREIGHT LINE SYSTEM	Provincie Gelderland (NL)	0,50	50	EU
INTERMODAL	LEMAR 2020	REGIONE LIGURIA	7,66	50	IT
INTERMODAL	Incremento dell'efficienza del nuovo terminal container dell'Interporto di Padova	INTERPORTO DI PADOVA	16,39	21	IT
INTERMODAL	Collegamento tra i sistemi di Port Community System nodi portuali della rete TEN-T con i paesi terzi	AP Livorno	0,41	50	IT
INTERMODAL	E-IMPACT	AP Lisbona	1,33	50	EU
Sub-Totale INTERMODAL			**37,82**		
ITS	I_HeERO	ERTICO (DE)	2,60 0,00	50	EU

MODALITY	PROJECT TITLE	COORDINATOR	PROJECT AMOUNT (IT)	% CO - FINANCING	IT/UE
ITS	EU ITS PLATFORM (EU EIP)	MIT	2,09	50	EU
ITS	Progetto MedTIS 2	MIT	27,59	20	EU
ITS	Progetto URSA MAJOR 2	MIT	10,96	20	EU
ITS	Progetto CROCODILE 2	MIT	3,49	20	EU
ITS	EDA - Eco-Driving Arcese	ARCESE	7,52	20	IT
ITS	RESA - Re-engineering the Supply chain Management along the TEN-T Corridors	ARCESE	10,72	20	IT
Sub-Totale ITS			**64,97**		
IWW	IWW CLASSEV	AIPO	51,91	40	IT
IWW	RIS-ITALY	Sistemi Territoriali	2,39	50	IT
Sub-Totale IWW			**54,30**		
MARITIME	REALIZZAZIONE CONNETTIVITA' FIBRA OTTICA	Capitanerie di Porto	30,11	22	IT
MARITIME	RAVENNA PORT HUB: lavori infrastrutturali e attività di supporto	AP Ravenna	145,35	20	IT
MARITIME	AMPLIAMENTO MOLO VII PORTO DI TRIESTE	AP Trieste	87,27	23	IT
MARITIME	INES	AP Genova	23,08	20	IT
MARITIME	Vado-Ligure - sviluppo di una piattaforma multimodale logistica	AP Savona	25,00	20	IT
MARITIME	Adeguamento viabilità stradale dell'area portuale di Cagliari	AP Cagliari	10,97	20	ITA
MARITIME	Porto di Ancona - studi per il miglioramento dell'accessibilità marittima e terrestre	AP Ancona	8,93	50	IT
MARITIME	ERICA - Easy Railway Infrastructure and Customs Access	AP Livorno	32,50	36	IT
MARITIME	RAISE- UP - Rail Interconnecting System to Europe for Upgrading Piombino	AP Piombino	1,27	50	IT
MARITIME	VOOT - PROGETTAZIONE DEFINITIVA OFFSHORE / ONSHORE DEL PORTO DI VENEZIA	AP Venezia	8,00	50	IT
MARITIME	NAPA4CORE	PORTO DI KOPER	120,07	19	UE
MARITIME	NAPA4MOS	AP Venezia	38,22	30	UE
MARITIME	FFC - FRESH FOOD CORRIDOR	Porto di Koper	1,84	50	UE
MARITIME	GAINN4COMP	MIT - DG Porti e Marittimo	7,00	60	IT
MARITIME	GAINN4CORE	MIT - DG Porti e Marittimo	64,00	60	IT
MARITIME	GAINN4INN	MIT - DG Porti e Marittimo	40,00	60	IT
MOS	GAINN4ADMIN	MIT - DG Porti e Marittimo	1,50	60	UE
MOS	GAINN4MOS	Fondacion Valencia Port	10,00	50	UE
MOS	STM	Swedish Maritime Administration	7,78	50	UE
MOS	POSEIDONMED II	Pubklic Gas Corporation of Greece (DEPA)	38,31	50	UE
MOS	MED-ATLANTIC ECOBONUS	PUERTO DEL ESTADO	0,41	50	UE
MOS	CI.VA.MOS	AP Civitavecchia	22,27	31	EU
MOS	IL PRIMO COLLEGAMENTO DI AUTOSTRADE DEL MARE TRA IL MAR NERO E IL MAR MEDITERRANEO	SOGEMAR	1,25	50	IT
Sub-Totale MARITIME+ MOS			**725,11**		
RAIL	GATE2Action	Aeroporto di Genova	1,00	50	IT

MODALITY	PROJECT TITLE	COORDINATOR	PROJECT AMOUNT (IT)	% CO - FINANCING	IT/UE
RAIL	SMART 750	CEI	1,93	50	IT
RAIL	Progettazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Milano Malpensa	RFI	3,60	50	IT
RAIL	Realizzazione della connessione fra gli impianti del Nodo di Bologna e la linea per Venezia	RFI	17,81	20	IT
RAIL	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Torino-Milano-Venezia: tratta Bussoleno-Torino-Milano	RFI	105,20	30	IT
RAIL	Potenziamento tecnologico nel nodo di Roma e linee afferenti	RFI	167,70	30	IT
RAIL	Adeguamento prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo tra i porti core di Livorno/La Spezia ed il valico del Brennero	RFI	41,42	31	IT
RAIL	Linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi	RFI	368,04	30	IT
RAIL	Potenziamento linee e impianti del Nodo di Genova	RFI	375,66	30	IT
RAIL	Potenziamento tecnologico Torino-Milano-Venezia: tratta Milano-Venezia	RFI	213,38	30	IT
RAIL	Potenziamento infrastrutturale Torino-Milano-Venezia: tratta AV/AC Treviglio-Brescia - tratto urbano dell'interconnessione di Brescia Ovest, PRG e ACC di Brescia	RFI	144,00	30	IT
RAIL	Potenziamento tecnologico e infrastrutturale Chiasso - Milano	RFI	135,79	30	IT
RAIL	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Domodossola-Novara	RFI	33,30	31	IT
RAIL	Upgrading corridoio Baltico - Adriatico	RFI	130,00	27	IT
RAIL	Progettazione - Nodo di Venezia: ripristino linea dei bivi	RFI	4,00	50	IT
RAIL	4 nodi di interscambio ubicati nella Regione Lazio: Civita Castellana, Fara Sabina, Colleferro, Valmontone	ASTRAL SPA	1,20	50	IT
RAIL	MXP - AT - RAILINK	FerrovieNord SpA	4,13	50	IT
RAIL	Rafforzamento ed aggiornamento del Corridoio Ferroviario Merci n.6 - Corridoio Mediterraneo con l'estenzione alla Croazia	GEIE CORRIDOIO MERCI 6	1,16	50	EU
RAIL	Rafforzamento ed aggiornamento del Corridoio Ferroviario Merci n.5 - Corridoio Baltico Adriatico	GEIE CORRIDOIO MERCI 5	0,49	50	EU
RAIL	Rafforzamento ed aggiornamento del Corridoio Ferroviario Merci n.1 - Corridoio Reno Alpi	GEIE CORRIDOIO MERCI 1 (supporto)	1,83	50	EU
RAIL	Progetto di nodo urbano intermodale Napoli	RFI	1,00	50	IT
RAIL	STUDI - GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO	BBT SE	336,15	50	UE
RAIL	LAVORI- GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO	BBT SE	1.570,95	40	UE
RAIL	SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA LINEA FERROVIARIANE LIONE- TORINO - TUNNEL DI BASE MONT-CENIS	LTF	1.922,00	37	EU
RAIL	Potenziamento infrastrutturale nel nodo di Roma	RFI	21,60	20	IT
RAIL	Progettazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Venezia	RFI	12,77	50	0
RAIL	Progettazione Definitiva collegamento ferroviario aeroporto di Roma	RFI	23,17	50	0
RAIL	Potenziamento tecnologico linee rete Sarda	RFI	48,00	20	IT
Sub-Totale RAIL			**5.687,28**		
ROAD	PROGETTAZIONE PRELIMINARE DEL BY-PASS DEL NODO URBANO CORE DI PALERMO	ANAS	2,30	50	IT
ROAD	PROGETTAZIONE PRELIMINARE DELL'AMMODERNAMENTO DEGLI SVINCOLI DEL GRA DEL NODO DI ROMA	ANAS	2,11	50	IT
Sub-Totale ROAD			**4,41**		
TOTALE COMPLESSIVO			**7.009,23**		

ALLEGATO 3

OPERE PRIORITARIE DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Settore	Intervento	Costo	Disponibilità		Fabbisogno triennio	Stato procedurale	Data fine lavori	% avanzamento	RILEVANZA STRATEGICA
			Totali	di cui private					
Ferrovie	Torino – Lione (parte italiana)	2.633	2.564			Progetto definitivo	31/12/2029		CEF, FEIS, CdP RFI
Ferrovie	Brennero (parte italiana)	4.400	1.757		691	In Realizzazione	31/12/2025	7,35	CEF, FEIS, CdP RFI Sblocca Italia
Ferrovie	**AVAC Milano Venezia:**								
	Brescia Verona	3.954	2.268			Progetto Definitivo			CEF, FEIS, CdP RFI
	Treviglio Brescia	2.050	2.050			In Realizzazione	30/11/2016	51,49	CEF, FEIS, CdP RFI
	Verona Padova	5.402	1.869			Progetto Definitivo			CEF, FEIS, CdP RFI Sblocca Italia
Ferrovie	Terzo Valico dei Giovi	6.200	2.187		1.461	In Realizzazione/esercizio	02/02/2021	6,53	CEF, FEIS, Sblocca Italia CdP RFI
Ferrovie	Napoli - Bari	2.656	1.621			Progetto Preliminare			CIS, PON 14-20, CdP RFI
Ferrovie	Messina Catania Palermo (Bicocca- Raddusa A.)	739	739			Progetto Preliminare			CIS PON 7-13, PON 14-20, CdP RFI
Ferrovie		**28.034**	**15.055**		**2.152**				
Strade	A4 Venezia Trieste	614	614	614		In Realizzazione	31/12/2017	47,69	FEIS, Sblocca Italia
Strade	Pedemontana Lombarda	4.118	4.118	2.873		In Realizzazione	31/12/2021	27,88	Corridoio Mediterraneo

Segue OPERE PRIORITARIE DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Settore	Intervento	Costo	Disponibilità		Fabbisogno triennio	Stato	Data fine lavori	% avanzamento	RILEVANZA STRATEGICA
			Totali	di cui private					
Strade	Pedemontana Veneta	2.258	2.258	1.649		In Realizzazione	31/12/2019	11,96	FEIS
Strade	Tangenziale EST Milano	1.660	1.660	1.330		In Realizzazione	30/06/2015	65,18	Corridoio Mediterraneo
Strade	**Salerno – Reggio Calabria :**								
	In Progettazione	3.079	795			Progetto Definitivo			Sblocca Italia, Piano quinquennale Anas 2015 - 2019
	In Realizzazione	1.194	1.194			In Realizzazione/esercizio	31/11/2017	53,2	Piano quinquennale Anas 2007 - 2011
Strade	A19 Agrigento Caltanissetta	1.535	1.535			In Realizzazione	31/12/2017	62,68	Piano quinquennale Anas 2007 - 2011
Strade	Grosseto - Siena	471	471			In Realizzazione/esercizio	30/06/2016	29,7	CdP ANAS 2015
Strade	Quadrilatero Marche - Umbria	2.139	1.803			In Realizzazione	31/12/2017	62,64	Sblocca Italia
Strade	**S.S. 106 Jonica :**								
	In Progettazione	6.318	969			Progetto Definitivo			Piano quinquennale Anas - 2007 – 2011 e 2015 – 2019
	In realizzazione	1.081	1.081			In Realizzazione/esercizio	31/12/2018	67,72	PON 07-13, CdP ANAS 03 – 05
Strade	Olbia - Sassari: Potenziamento	802	802			In Realizzazione	31/07/2017	0,81	CIS
Strade		**25.269**	**17.300**	**6.466**					
MO.S.E.	MO.S.E.	5.493	5.272		221	In Realizzazione	30/06/2017	80	
MO.S.E.		**5.493**	**5.272**		**221**				
Metropolitane	**Torino :**								
	Interconnessione Rebaudengo - Passante ferroviario Torino	162	162			In Realizzazione	31/12/2020	0,31	Sblocca Italia
	Torino Metropolitana	498	294		70	Progetto Definitivo	31/12/2021	4,12	FEIS Sblocca Italia
Metropolitane	**Milano :**								
	Monza Metropolitana M5	790	790	322		In Realizzazione/esercizio	31/12/2017	89,95	
	Milano Linea M4 Lorenteggio Linate	1.820	1.820			In Realizzazione/esercizio	31/12/2022	6,6	

Segue OPERE PRIORITARIE DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Settore	Intervento	Costo	Disponibilità		Fabbisogno triennio	Stato	Data fine lavori	% avanzamento	RILEVANZA STRATEGICA
			Totali	di cui private					
Metropolitane	Roma Metropolitana Linea C	2.665	2.315		280	In realizzazione/esercizio	31/12/2021	40,41	Sblocca Italia
Metropolitane	**Napoli :**								
	Linea 6	1.211	743		300	In realizzazione/esercizio	31/12/2020	37,47	
	Linea 1	2.410	2.191		200	In realizzazione/esercizio	31/12/2020	66,38	Sblocca Italia
Metropolitane	Circumetnea	880	354		260	In realizzazione	31/12/2020	13,75	
Metropolitane	Nodo di Palermo	1.152	1.152			In realizzazione	31/12/2017	61,7	PON 07-13, PO FESR Sicilia 07-13, CdP RFI
Metropolitane	Tranvia di Firenze	190	190	73		In realizzazione /esercizio	31/12/2017	15	Sblocca Italia
Metropolitane	Servizio Ferroviario Metropolitano Bologna	363	363			Progetto definitivo			
Metropolitane		**12.140**	**10.373**	**395**	**1.110**				
Totale Opere prioritarie		**70.936**	**47.999**	**6.861**	**3.483**				

È possibile scaricare il

DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA
dai siti Internet
www.mef.gov.it • www.dt.tesoro.it • www.rgs.mef.gov.it

ISSN: 2239-0839