

Allegato Infrastrutture 2015

**Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro
delle infrastrutture e dei trasporti**

L.443/2001, art.1, c.1

13 novembre 2015

INDICE	3
SINTESI	5
PARTE PRIMA: IL QUADRO GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	7
Capitolo I. Le analisi di contesto a riferimento della strategia	9
Capitolo II. Le linee strategiche	61
PARTE SECONDA: IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	97
ALLEGATO 1	105
ALLEGATO 2	109
ALLEGATO 3	113

SINTESI

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.

E' parso utile partire, quindi, dalle opportunità e dei rischi del sistema e dunque da un'attenta analisi del contesto trasportistico nazionale - in termini di dotazione e di domanda anche potenziale - e del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale che mette in evidenza tre aspetti prioritari relativi alla mobilità intelligente e sostenibile, alla sicurezza e alla trasparenza nell'ambito delle politiche per l'innovazione. In tale contesto, l'Italia è un partner attivo nella costruzione dello spazio unico europeo dei trasporti.

In conseguenza delle suddette analisi, si identificano coerentemente le linee strategiche nazionali nel campo delle politiche per le infrastrutture e la mobilità, che saranno di riferimento per le scelte di pianificazione settoriale di medio e lungo periodo nella consapevolezza del contributo che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto possono dare alla crescita, all'occupazione e alla coesione dell'intera Europa. In particolare, il sistema di trasporti nazionale, integrato e fortemente orientato all'intermodalità e alla mobilità sostenibile, sarà imperniato sullo sviluppo della rete ferroviaria nazionale, sia per i passeggeri ma soprattutto per le merci, con un forte grado di connessione con porti più competitivi e gli aeroporti nazionali più efficienti e funzionali e su un grande progetto di manutenzione stradale, per il riequilibrio del ricco patrimonio stradale nazionale e per la sua messa in sicurezza.

Nell'individuazione di soluzioni progettuali si punterà all'utilizzo di tecnologie e sistemi innovativi (Sistemi di Trasporto Intelligenti - ITS) per ottenere in tempi brevi e a costi contenuti, incrementi di capacità, velocizzazione di collegamenti esistenti, e maggiore sicurezza sulle reti di trasporto.

Andranno predisposti, infine, progetti integrati di mobilità urbana sostenibile che, ad iniziare dalle città metropolitane, prevedano interventi su infrastrutture e sistemi di trasporto rapido di massa e intermodalità, sistemi di controllo e informazione, promozione della mobilità ciclo-pedonale, promozione della sharing

mobility, orientamento della domanda di uso dell'auto individuale in una visione unitaria dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e realizzabili progressivamente nel tempo.

L'Allegato Infrastrutture conferma inoltre 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 unitario di programmazione di breve e medio termine che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di propria competenza in aderenza a quanto disposto nel presente Allegato Infrastrutture.

Infine, 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.

PARTE PRIMA

IL QUADRO GENERALE DELLA

PROGRAMMAZIONE

DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

CAPITOLO 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 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.

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

Anche il confronto del traffico totale interno di passeggeri per modalità di trasporto per l'arco temporale 2005-2014 conferma l'inversione della tendenza negativa in diversi settori ed in particolare in quello dei trasporti collettivi urbani ed extra-

urbani che vede un incremento di 2.548 milioni di passeggeri-Km nel 2014 rispetto al 2005.

TABELLA 2 TRAFFICO TOTALE INTERNO DI PASSEGGERI: ANNI 2005, 2008, 2010-2014
Milioni di passeggeri-km

Modalità di trasporto	2005	2008	2010	2011	2012	2013	2014
Impianti fissi	50.463	49.892	47.574	47.247	47.159	49.128	50.338
Trasporti ferroviari	50.088	49.524	47.172	46.845	46.759	48.738	49.848
- di cui grandi imprese	46.144	45.767	43.349	45.944	45.753	47.707	48.794
- di cui piccole e medie imprese	3.944	3.757	3.823	901	1.006	1.031	1.054
Altri (tramvie extraurbane e funivie)	375	368	401	402	400	390	490
- di cui tranvie extraurbane	50	52	72	76	76	77	80
- di cui funivie	325	316	329	327	323	313	410
Trasporti collettivi extraurbani	89.329	90.693	90.134	90.903	90.546	90.746	91.309
Autolinee e filovie	17.865	17.028	16.825	17.389	16.993	17.125	17.613
Autolinee comp. statale, noleggio e privati	71.464	73.665	73.309	73.514	73.553	73.621	73.696
Trasporti collettivi urbani	17.678	18.651	19.188	18.652	17.527	17.612	18.246
Filovie e autobus	11.625	11.745	12.085	11.537	10.970	11.022	11.468
Altri modi	6.053	6.905	7.103	7.114	6.557	6.590	6.778
- di cui tranvie urbane	1.053	1.107	1.135	1.246	1.243	1.228	1.206
- di cui metropolitane	4.982	5.777	5.948	5.849	5.295	5.343	5.553
- di cui funicolari	19	21	20	19	20	19	19
Navigaz. marittima di cabotaggio	3.237	3.734	3.561	3.364	3.202	3.080	3.104
Navigazione interna	488	452	527	540	529	548	537
Navigazione aerea	12.813	15.064	15.726	16.765	16.545	16.260	16.985
Autotrasporti privati	726.534	721.830	739.870	708.251	620.683	661.097	684.581
- di cui autovetture	677.014	676.359	698.390	665.328	578.668	620.368	642.920
- di cui motocicli e ciclomotori	49.521	45.471	41.480	42.923	42.015	40.729	41.661
Totale	900.541	900.315	916.581	885.722	796.191	838.471	865.100

In corsivo i dati stimati - le somme possono non coincidere con i totali a causa degli arrotondamenti

Fonte: CNIT- Anni: 2013-2014

In termini di evoluzione della domanda, secondo un recente studio¹, la quantità di spostamenti aumenterà dai dati attuali a oltre 1000 miliardi di

¹ "L'evoluzione della mobilità degli italiani - Dallo scenario attuale al 2020-2030", Rapporto di Ricerca ANIASA - CENSIS, 2015, http://www.aniasa.it/pubblicazioni_file/Rapporto_ANIASACENSISDEF.pdf

passaggeri al km nel 2030. L'incremento di mobilità sarà esclusivamente da attribuire agli spostamenti per ragioni di lavoro con il permanere di una quota modale di circa il 75%, anche se in leggera diminuzione, del mezzo privato.

Trasporto ferroviario

Nel trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza, i volumi di traffico realizzati nel 2013 dal Gruppo FS Italiane mostrano elementi di ripresa: i viaggiatori-km sono stati circa 19 miliardi, in lieve crescita rispetto all'anno precedente. L'andamento del comparto si è caratterizzato per una diminuzione dei servizi non remunerativi e una crescita dei servizi a mercato in particolare nell'Alta Velocità.

TABELLA 3 - TRAFFICO FERROVIARIO VIAGGIATORI DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA - ANNI 2001, 2007-2013

		2001	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Viaggiatori-km	Mln	27.279	24.166	23.587	22.237	20.637	20.170	18.445	18.862
- di cui servizio a mercato(*)	Mln	-	-	-	-	-	14.093	13.987	14.550
- di cui servizio universale contribuito	Mln	-	-	-	-	-	6.077	4.457	4.312
Treni-km	Mgl	82.473	83.276	80.957	80.056	78.097	76.634	71.058	77.531
- di cui servizio a mercato(*)	Mgl	-	-	-	-	-	48.721	48.098	53.888
- di cui servizio universale contribuito	Mgl	-	-	-	-	-	27.913	22.960	23.642

Fonte CNIT - Anni 2013-2014

L'Alta Velocità (AV) ferroviaria ha infatti visto nel 2010 il completamento della rete infrastrutturale lungo la dorsale da Salerno a Milano (passando per Napoli, Roma Firenze e Bologna) e in proseguimento poi verso Torino. D'altra parte, l'entrata in esercizio del nuovo operatore NTV, ha portato ad un incremento dei servizi AV verso Venezia e Padova e anche in nuove stazioni, a Roma (Tiburtina e Ostiense) e a Milano (Rogoredo e Porta Garibaldi). Tale ingresso di un operatore privato in competizione con l'incumbent (Trenitalia), che ha rappresentato il primo caso mondiale di competizione tra operatori nel settore dell'Alta Velocità Ferroviaria, anticipando la politica europea di liberalizzazione del settore che è in attesa di approvazione del Parlamento Europeo (4° pacchetto ferroviario), ha innescato una competizione virtuosa nella complessiva riorganizzazione della struttura tariffaria, con conseguente riduzione dei prezzi medi del viaggio, e un generale miglioramento della qualità dei servizi per i viaggiatori, sia a bordo che in stazione.

Ciò ha fatto sì che tra il 2009 e il 2013, l'offerta di servizi AV in Italia abbia registrato un incremento di oltre il 120% di treni-Km in quattro anni.

A fronte dell'incremento di servizi AV, i risultati in termini di passeggeri trasportati sono stati molto significativi, ancora di più se contestualizzati in un mercato complessivo che si è contratto per effetto della crisi. Uno studio dell'ATI costituito dalle società Net-Engineering, Gruppo CLAS e T.S.C., dimostra che dai

circa 17 milioni di viaggiatori all'anno, nel 2009, i passeggeri sull'AV sono cresciuti costantemente fino a 30,8 milioni nel 2013 con un aumento dell'81%. All'incremento dei passeggeri ha fatto riscontro un aumento ancor più consistente, 98%, dei passeggeri-km. Questo fenomeno è conseguente all'incremento delle percorrenze chilometriche.

E' interessante notare che anche Trenitalia ha incrementato ulteriormente il traffico passeggeri AV nel 2012 e nel 2013, arrivando a trasportare circa 24,5 milioni di passeggeri all'anno, nonostante l'entrata in esercizio del competitor NTV, che si è attestato su una quota di mercato pari a circa 6,2 milioni di passeggeri trasportati all'anno.

Complessivamente il segmento dell'AV, nel 2013, ha movimentato oltre 12 miliardi di passeggeri-km. La crescita complessiva è dovuto in parte alla diversione da altri modi quali l'aereo e l'auto, altri servizi ferroviario (intercity), ma anche in misura significativa (40%) alla notevole quantità di nuovi viaggiatori e nuovi viaggi generati dalle riduzioni di tempi e costi del viaggio (domanda indotta). Uno studio dell'Università di Napoli "Federico II" e di Roma "Tor Vergata" stima che il numero di spostamenti indotti dall'AV sia pari a 5,5 milioni di passeggeri all'anno.

Tale sviluppo dei servizi di AV ha importanti ricadute anche sul fronte della ripartizione modale. Un'analisi² condotta sulla tratta Roma-Milano, stima tra il 2008 e il 2014 un incremento della quota ferroviaria dal 6% al 65% a fronte di una decrescita di quella aerea (dal 50% al 24%) e su strada (dal 14% all'11%).

Per quanto attiene al traffico ferroviario regionale e metropolitano (si veda anche il paragrafo dedicato alla mobilità urbana e Trasporto Pubblico Locale), sebbene in un contesto caratterizzato da risorse limitate a sostegno del servizio universale e della conseguente revisione dell'offerta da parte delle Regioni, si registra un sostanziale assestamento dei dati a fronte della significativa diminuzione avvenuta tra il 2010 e il 2011.

TABELLA 4 - TRAFFICO FERROVIARIO VIAGGIATORI DEL TRASPORTO REGIONALE - ANNI 2001, 2007-2013

		2001	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Viaggiatori-km	Mln	19.472	21.819	22.180	22.168	22.712	19.198	19.045	18.890
Treni-km	Mgl	169.823	185.838	187.485	187.140	189.246	157.746	154.785	154.531

Fonte CNIT - Anni 2013-2014

Trasporto stradale

Il trasporto su autostrada ha registrato nel 2014 segnali di crescita in controtendenza con gli andamenti negativi che hanno caratterizzato gli ultimi anni. I dati rilevati da AISCAT, infatti, per la prima volta dal 2010, evidenziano

² Autorità dei Trasporti, Primo Rapporto Annuale al Parlamento, luglio 2015

una situazione di aumento del traffico per quanto riguarda, sia la componente veicolare leggera (+1,0%), sia quella pesante (+0,7%).

A questo risultato contribuiscono in misura significativa i servizi passeggeri sulle lunghe distanze. Uno studio commissionato da ANAV e pubblicato a fine 2013 dal Politecnico di Milano fotografa il settore delle autolinee nazionali in un'offerta di oltre 88 milioni di bus km a servizio di oltre 2,6 miliardi di passeggeri km. Tale servizio si configura per una rete capillare nel Mezzogiorno con collegamenti tra località scarsamente collegate dalla ferrovia e grandi città del centro-sud (Roma e Napoli) e il nord, nonché per i collegamenti dalla costa Adriatica soprattutto verso Roma.

TABELLA 5 TRAFFICO VEICOLI LEGGERI SU RETE AUTOSTRADALE: ANNI 2012-14 (MILIARDI 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
Trafo Monte Bianco	7,17	1,1	7,09	6,80	4,1
Trafo 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

Trasporto marittimo e navigazione interna

Il trasporto marittimo passeggeri - che si caratterizza per una prevalenza del Tirreno legata all'importanza degli scambi con le isole maggiori e dei servizi di continuità territoriale - rappresenta una quota modesta della movimentazione passeggeri complessiva su tutti i modi, è stimato in circa il 4% del trasporto totale di viaggiatori, ma rilevante per determinati porti ed in particolare per il settore crociere.

TABELLA 7 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

La navigazione di cabotaggio (solo traffico passeggeri interno italiano) prevale nettamente sul totale dei passeggeri movimentati. Complessivamente, il traffico passeggeri è calato del 1,8% all'anno rispetto al 2005.

Con riferimento al 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 siciliani, porti toscani, porti pugliesi, ecc.).

In generale, il segmento crocieristico si è caratterizzato negli ultimi anni per tassi di crescita molto elevati per il settore nel complesso e per il Mediterraneo, con i porti italiani sicuramente protagonisti. Si nota comunque un rallentamento negli ultimi anni, con il dato 2014 attestato a 10,4 milioni di passeggeri trasportati (-7% circa rispetto agli 11,2 milioni del 2013); peraltro, dati recenti³ indicano una ripresa per il 2015, con previsioni di ritornare a 11 milioni di passeggeri movimentati entro la fine dell'anno.

Per quanto attiene invece alla navigazione interna i dati relativi al traffico passeggeri sono di seguito rappresentati. La stima del dato al 2014 testimonia un recupero rispetto all'annualità precedente confermando il trend di crescita nei passeggeri trasportati.

TABELLA 8 NAVIGAZIONE INTERNA - TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA DI PASSEGGERI (MIGLIAIA, 2005-2013)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Passeggeri	114.842	113.215	106.350	118.291	123.764	126.474	127.425	120.267	128.723
Passeggeri-km	496.490	492.855	452.255	509.171	527.472	539.939	528.580	515.440	536.691

* Stima

fonte CNIT 2013-2014

Trasporto aereo

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 e sui quali converge la quasi totalità del traffico aeroportuale, 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 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%.

³ Si veda lo "Speciale Crociere 2015" elaborato da Risposte Turismo.

TABELLA 9 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 Cal.	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

Guardando alla distribuzione della percentuale dei passeggeri gestita dai principali aeroporti italiani nel 2014, Roma con i due scali di Fiumicino e Ciampino assorbe la quota maggiore del traffico passeggeri pari al 28,92% contro il 18,53% di

Milano (Malpensa e Linate). Nella classifica dei primi venti aeroporti europei basata sul traffico passeggeri del 2010 e del 2014, il solo Hub italiano presente è quello di Roma Fiumicino che a fronte di un incremento di passeggeri nel 2014 (38.506.467 contro i 36.337.050 del 2010) perde una posizione nel ranking europeo passando dal 6° al 7° posto.

Mobilità urbana e Trasporto Pubblico Locale

Nel 2013 la fase di forte calo della domanda di mobilità in Italia ha registrato un punto di arresto. Nel giorno medio feriale gli spostamenti complessivi della popolazione italiana (14-80 anni) hanno di nuovo superato i 100 milioni (erano circa 128 milioni nel 2008) con un incremento del 2,8% rispetto al 2012 ed il volume dei passeggeri*km ha registrato un aumento del 9,6% raggiungendo 1,4 miliardi nel 2013.

Alcuni profondi cambiamenti hanno tuttavia interessato la natura degli spostamenti, con un incremento nel numero di persone che quotidianamente si sposta per motivi di lavoro e/o studio di circa 2,1 milioni tra il 2001 e il 2011 e che raggiunge i 29 milioni (48,6% della popolazione residente). Sono inoltre aumentati i chilometri complessivi degli spostamenti effettuati nel giorno medio feriale a seguito della crescita dell'urbanizzazione attorno ai principali centri urbani.

TABELLA 10 POPOLAZIONE RESIDENTE CHE SI SPOSTA GIORNALMENTE PER COMUNE, 2011

Comune	Numero pendolari
Roma	1.340.818
Milano	650.396
Torino	424.583
Napoli	382.708
Genova	286.418
Palermo	279.202
Bologna	189.064
Firenze	181.944
Bari	140.849
Verona	130.288
Venezia	127.826
Catania	117.457
Totale	4.251.553

fonte ISTAT, censimento 2011

È diminuito soprattutto il viaggio di breve raggio (nel 2007 gli spostamenti inferiori ai 10 km rappresentavano il 74% del totale, nel 2013 il 68,9%) e si è delineato un progressivo aumento della quota di mobilità extra-urbana (dal 37,4% del 2008 al 41% nel 2013). In questo comparto la quota di mercato del trasporto pubblico rappresenta circa il 14% e registra un aumento della modalità ferroviaria,

che costituisce il 44,4% di tutti i viaggi extra-urbani effettuati con mezzi pubblici (41,8% nel 2012).

TABELLA 11 VIAGGIATORI AL GIORNO SU TRENI REGIONALI E SUBURBANI PER REGIONE, 2015

Regione	Numero viaggiatori/giorno
Abruzzo	19.544
Basilicata	8.500
Calabria	23.500
Campania	271.553
Emilia-Romagna	198.000
Friuli Venezia Giulia	15.194
Lazio	540.000
Liguria	94.000
Lombardia	670.000
Marche	28.946
Molise	4.853
Piemonte	203.500
Puglia	150.430
Sardegna	19.135
Sicilia	37.000
Toscana	237.000
PA Trento	22.300
PA Bolzano	29.300
Umbria	30.288
Valle d'Aosta	4.127
Veneto	161.600
Totale	2.768.770

fonte Legambiente

Nell'utilizzo della ferrovia per gli spostamenti extra-urbani si segnala la significativa crescita avvenuta in alcuni contesti regionali quali la Lombardia (da 590.000 viaggiatori al giorno nel 2010 a 670.000) e la Puglia (da 100.000 a 150.000).

La domanda di Trasporto Pubblico Locale nei capoluoghi di Provincia nel 2013 ha subito un'ulteriore diminuzione attestandosi su 188,6 passeggeri trasportati per abitante a fronte dei 220 del 2008 scesi a 201 nel 2012. Tale dinamica, conseguente alla crisi economica e occupazionale e a una riduzione dell'offerta, vede forti differenze a livello territoriale, laddove la diminuzione nelle città del Nord è meno marcata (da 238,8 passeggeri per abitante nel 2011 a 221,2 nel 2013) e significativa al Centro (da 348,7 a 282,4) e al Sud come aggravamento di una debolezza già presente (da 76,4 a 59).

A fronte di un calo complessivo della domanda, nel 2013 si è tuttavia verificata un'inversione nella tendenza nel trasporto motorizzato che aveva visto l'utilizzo dei mezzi pubblici in crescita continua a partire dal 2006. La quota dei mezzi pubblici motorizzati nel 2013 è infatti scesa dal 15,1% del 2012 al 12,8% del

2013 ritornando ai livelli del 2008. Tale dinamica mostra profili più accentuati nei contesti urbani di media dimensione (100.000-250.000 abitanti) mentre a livello territoriale la diminuzione più significativa si registra nel Nord-Ovest e al Centro mentre nel Mezzogiorno l'utilizzo del mezzo pubblico rimane pressoché immutato su una quota di circa l'8,5% della mobilità motorizzata. Come nel trasporto extra-urbano, nel 2013 la quota della modalità ferroviaria nel trasporto pubblico vede un incremento che riporta ai livelli del 2011 con percentuali pari al 37,3% e livelli superiori nelle grandi città (41,6%).

Per quanto attiene l'intermodalità, nella componente extra-urbana la quota di spostamenti effettuata con più di un mezzo di trasporto è pressoché stabile dal 2007 e nel 2013 rappresenta il 6,4%, mentre in ambito urbano (medie e grandi città), nonostante un lieve calo nell'ultimo dato disponibile mostra un significativo incremento intercorso nell'ultimo decennio (6,8% nel 2013, 8,2% nel 2012 a fronte del 3,5% del 2004).

La rilevazione sul livello di soddisfazione degli utenti del trasporto pubblico locale mostrano giudizi differenziati rispetto alle diverse caratteristiche dell'offerta. Gli aspetti più positivi riguardano la velocità e la frequenza delle corse dove gli utenti che si dichiarano molto o abbastanza soddisfatti sono rispettivamente il 64% e il 55%, mentre sono il 54% per puntualità e possibilità di collegamento tra diverse zone del comune. I fattori più critici riguardano il costo del biglietto (circa il 30%) la comodità dell'attesa (38%) e la pulizia delle vetture (42%). In termini territoriali la soddisfazione per il servizio vede differenze significative con giudizi sensibilmente più negativi per gli utenti del Mezzogiorno e, in generale, per i residenti nei Comuni centro di aree metropolitane.

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 tonnellate⁴. I primi dati del 2014 evidenziano un andamento moderatamente positivo del traffico delle merci rispetto al 2013, ma i volumi del periodo antecedenti alla crisi del 2008 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.

⁴ Elaborazioni SRM su dati Coeweb, Istat, 2014.

TABELLA 12 TRAFFICO INTERNO DELLE MERCI PER MODALITÀ DI TRASPORTO, ANNI 2008-12 (MIL. DI TONNELLATE-KM)

Modalità di trasporto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Trasporti ferroviari	23.831	17.791	18.616	19.787	20.244	19.037	18.404
-di cui grandi imprese	19.918	16.232	15.139	17.279	16.849	17.594	17.009
-di cui piccole/medie imprese	3.914	1.559	3.477	2.508	3.396	1.443	1.395
Navigazione marittima di cabotaggio	47.017	49.173	53.156	53.708	50.287	49.112	48.009
Navigazione interna	64	76	135	144	81	89	91
Navigazione aerea	999	864	1.013	1.026	976	991	1.040
Autostrasporto (>50 km)	136.952	130.847	134.261	114.736	101.380	102.320	99.649
Oleodotti (>50 km)	10.455	9.714	9.606	9.476	9.636	9.593	9.152
Totale	219.318	208.465	216.787	198.877	182.604	181.142	176.345

In corsivo i dati stimati

fonte :CNIT- Anni 2013-2014

Trasporto ferroviario e intermodale

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).

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 13 TRASPORTO FERROVIARIO INTERMODALE DI MERCI REALIZZATO DALLE GRANDI IMPRESE PER UNITÀ DI TRASPORTO INTERMODALE: ANNI 2011-2013 (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). L'indicatore inerente la movimentazione di coppie di treni intermodali movimentate, oltre a confermare il traffico descritto in termini di contenitori individua inoltre significativi livelli di traffico riguardanti il terminal di Bari Ferruccio.

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.

Trasporto stradale

I dati di traffico su strada sono cresciuti nel 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 operati 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 finalmente affermarsi anche in Italia la riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza.

TABELLA 14 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
Trafofo Monte Bianco	3,30	0,9	3,27	3,46	-5,5
Trafofo 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

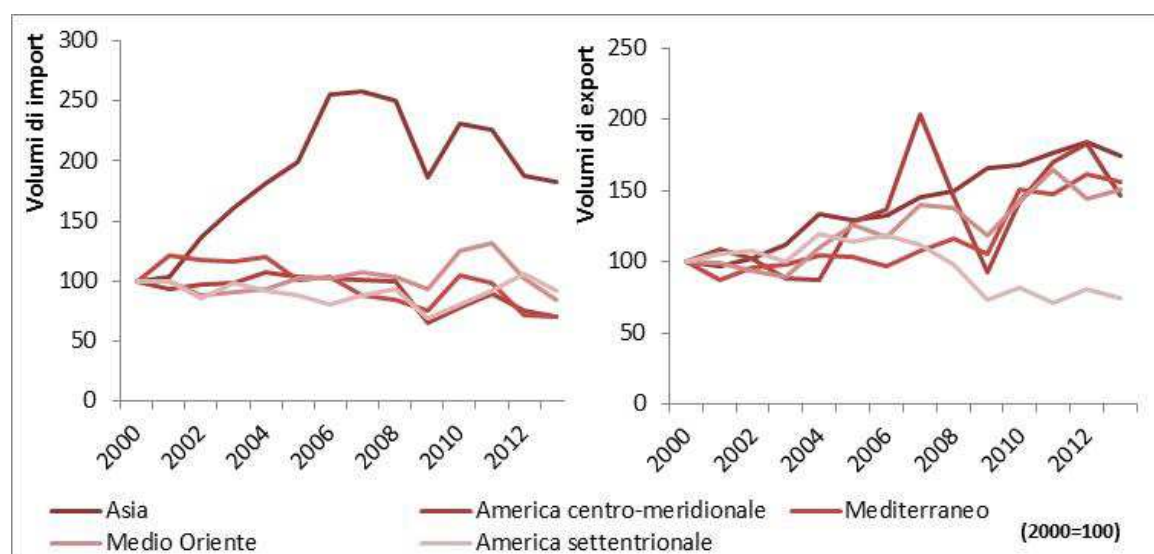
fonte AISCAT, gennaio 2015

Trasporto marittimo e navigazione interna

L'importanza del settore marittimo italiano emerge quando si considera che sulla totalità delle merci scambiate con l'estero, avvengono via mare circa il 70% delle importazioni in quantità (corrispondente al 38% in valore) ed il 50% delle esportazioni (corrispondente al 31% in valore).

I dati storici riferiti all'import-export italiano via mare evidenziano quantitativi crescenti in export, e cali diffusi all'import legati principalmente alla riduzione di approvvigionamenti di materie prime. L'unica area dalla quale sono cresciute fortemente le importazioni a partire dal 2000 è l'Asia, area dalla quale appare importante evidenziare il calo registrato negli ultimi 3 anni che ha portato i volumi a valori lontani dai massimi registrati nel 2007.

Andamento di importazioni ed esportazioni via mare in quantità (2000=100)



Fonte dati: Coeweb, ISTAT.

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.

I porti italiani, in generale, sono caratterizzati prevalentemente da traffico *multi-purpose* con basso livello di specializzazione, funzionali ai traffici dei relativi bacini di gravitazione. Solo quattro porti hanno flussi superiori a 30 milioni di tonnellate: Gioia Tauro (33 mln t), Cagliari (35,6 mln t), Genova (48,5 mln t) e Trieste (54,6 mln t).

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 15 MOVIMENTO CONTENITORI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI: SBAR- CHI+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

Per ciò che concerne il traffico gateway dopo la flessione nel 2009, ha registrato una ripresa dal 2010, fino a raggiungere nel 2013 il volume di traffico più alto degli ultimi anni (poco più di 6 mln di TEU, includendo anche i vuoti). Tra il 2005 ed il 2013 si è pertanto registrato un incremento di 1 MTEU con un CAGR pari a circa il 2,1%. I dati preliminari relativi al 2014 indicano un'ulteriore crescita rispetto ai valori 2013, guidata dal risultato di Genova. Secondo i dati prodotti dall'Agenzia delle Dogane gli scambi import-export nel 2014 sono cresciuti del 4,6% in tonnellate.

TABELLA 16 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	-12,8%
Augusta	10	23.184	824	240	50	24.308	-2,3%
Bari	546	3	1.413	1.341	76	3.379	-1,0%

TABELLA 16 MERCE NEL COMPLESSO DELLA NAVIGAZIONE PER TIPO DI CARICO E PORTO DI SBARCO E IMBARCO: ANNO 2013 (MIGLIAIA DI TONNELLATE)

Barletta	-	337	591	-	210	1.138	-22,5%
Brindisi	3	2.387	4.572	984	885	8.831	-13,7%
Cagliari	6.923	1.784	167	3.150	220	12.244	-2,6%
Catania	214	18	307	1.972	300	2.812	4,0%
Chioggia	0	-	1.536	3	939	2.478	2,4%
Civitavecchia	612	1.679	3.573	3.695	192	9.750	-4,7%
Falconara Marittima	-	3.219	-	-	-	3.219	-14,2%
Fiumicino	-	2.556	-	1	-	2.556	-48,2%
Gaeta	-	2.214	916	-	63	3.193	16,6%
Gela	0	2.496	-	1	1	2.498	-36,0%
Genova	13.376	17.631	1.382	7.829	612	40.830	-3,8%
Gioia Tauro	26.295	629	41	245	236	27.447	0,2%
La Spezia	9.464	625	1.835	5	183	12.112	-7,0%
Lipari	-	1.664	-	91	3	1.758	-2,2%
Livorno	5.894	8.057	702	7.597	1.627	23.877	16,4%
Marina Di Carrara	-	1	840	-	979	1.820	-41,6%
Messina	0	33	0	9.109	2	9.144	1,0%
Milazzo	-	14.318	-	141	58	14.517	-3,4%
Monfalcone	4	1	456	1.021	2.531	4.012	5,2%
Napoli	2.775	5.461	863	3.754	387	13.240	3,8%
Olbia	0	-	57	6.014	84	6.155	-15,4%
Oristano	-	259	965	10	14	1.248	-14,8%
Ortona	-	828	380	-	134	1.342	-2,9%
Palermo	121	1.827	60	5.434	170	7.612	0,5%
Piombino	-	164	2.980	2.656	274	6.074	-15,2%
Porto Empedocle	-	139	586	53	363	1.142	-14,3%
Porto Foxi	11	24.786	-	-	-	24.797	0,7%
Porto Levante	-	3.997	-	-	-	3.997	4,6%
Porto Nogaro	-	12	242	1	876	1.130	-39,3%
Porto Torres	-	787	1.026	1.901	116	3.830	-8,0%
Portovesme	-	70	662	157	226	1.115	-49,4%
Pozzallo	22	96	715	108	158	1.099	-2,5%
Ravenna	2.308	4.856	8.394	1.433	5.531	22.522	0,5%
Reggio Di Calabria	-	7	141	6.267	52	6.466	4,9%
Salerno	1.813	22	177	3.767	268	6.048	9,6%
Santa Panagia	2	10.458	-	-	-	10.461	-14,0%
Savona	940	7.294	3.137	1.108	1.339	13.817	-2,0%
Taranto	981	4.137	13.327	1.411	4.640	24.496	-30,4%
Trieste	3.829	33.473	1.330	6.000	1.354	45.986	9,1%
Venezia	3.606	9.496	6.711	1.094	2.244	23.152	-5,9%
Altri porti	375	5.122	2.331	4.000	1.017	12.845	15,8%
TOTALE	81.257	196.298	63.829	87.245	28.448	457.078	-4,1%

fonte ISTAT, novembre 2014

Anche il confronto con gli altri sistemi portuali (Northern range e altri porti Med europei) evidenzia che il traffico gateway dei porti italiani è cresciuto meno rispetto al Nord Europa ma più che nel resto dei porti del Mediterraneo.

Nel segmento Ro-Ro si stima⁵ che delle circa 75,7 milioni di tonnellate/anno di traffici Ro-Ro complessivi dei porti italiani, circa 48,8 siano di cabotaggio e traffici nazionali, 13,6 tra i porti del Tirreno e il bacino mediterraneo occidentale e 13,3 dai porti adriatici verso il Mediterraneo orientale. È opportuno anche ricordare la rilevante presenza in alcuni porti di importanti flussi relativi al settore automotive, rispetto ai quali in alcuni casi le compagnie di navigazione svolgono un ruolo di integratori di sistema nell'intera catena di trasporto.

Le Rinfuse Liquide sono un settore, ancorché in calo, molto rilevante in termini di volumi e pertanto molto strategico (elevati introiti per le attività portuali) Allo stato attuale, con netta prevalenza dell'import, si movimentano circa 175 milioni di tonnellate, principalmente correlate alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare.

Le Rinfuse Solide alimentano diverse filiere industriali, che negli ultimi anni hanno registrato un calo, in linea con l'andamento della produzione industriale (-20% dal 2005 al 2013), arrivando a volumi movimentati di circa 71 milioni nel 2013. La maggior parte del traffico afferisce a scali di tipo industriale, per i quali la domanda deriva direttamente dalla produzione in loco (vedi ad esempio l'ILVA di Taranto) e la tendenza in atto dipende principalmente dal grado di utilizzo degli impianti.

Le merci varie non containerizzate (*general cargo*) tendono nel tempo a diventare residuali ma rimangono vitali per la *supply chain* di vari distretti industriali. In questa categoria rientra ad esempio il project cargo nel quale l'Italia ha una posizione di assoluto rilievo nel panorama internazionale, con una forte evoluzione legata all'esportazione di tecnologia, know-how e specializzazione di operatori. La domanda *general cargo*, quantificabile in 22 milioni di tonnellate nel 2013, per sua natura risulta molto varia per tipologie di merce ed origini/destinazioni ed è di fatto funzionale ad inoltri con altre modalità di trasporto e come tale meno contendibile, spesso legata a filiere industriali di diretta afferenza del porto. Mediamente si riscontra un basso grado di specializzazione.

L'andamento della domanda complessiva è risultato fortemente correlato all'andamento del PIL e come aggregato è difficile ipotizzare un'elevata crescita della domanda in questo settore. Tuttavia, proprio per la varietà delle merci caricate offre opportunità differenziate nei singoli sotto-segmenti e andamenti differenziati per porto.

Per quanto attiene invece alla navigazione interna i dati relativi al traffico merci sono di seguito rappresentati. Dopo il significativo calo avvenuto nel 2012, i dati delle ultime due annualità denotano una stabilità della ripresa, tuttavia lontana dai volumi trasportati nel 2010 e 2011.

⁵ ISFORT, 2014

TABELLA 17 NAVIGAZIONE INTERNA – TRASPORTO MERCI (MIGLIAIA, 2005-2013)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Tonnellate	695.439	497.606	443.300	1.259.109	1.223.922	654.530	761.722	750.085
Tonnellate-km	92.956	63.713	75.947	134.714	143.886	81.009	88.565	90.731

*Stima

fonte CNIT - Anni 2013-2014

Trasporto aereo

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).

TABELLA 18 TRAFFICO MERCI PER AEROPORTO E RIPARTIZIONE PER TIPOLOGIA AL 2014

Aeroporto	Cargo (tons)	Var % su 2013	Merchi Avio	Merchi 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

TABELLA 18 TRAFFICO MERCI PER AEROPORTO E RIPARTIZIONE PER TIPOLOGIA AL 2014

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

Rete ferroviaria

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.

TABELLA 19 CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE SECONDO IL D.M. N.43/T/2000 - ANNI 2012-2013

		2012	2013
Linee fondamentali	km %	6.444 38,5	6.448 38,5
Linee complementari	km %	9.359 55,9	9.365 55,9
- di cui secondarie	km	6.765	6.771
- di cui a scarso traffico	km	2.350	2.350
- di cui a spola	km	244	244
Linee di nodo	km %	939 5,6	939 5,6
Totale Rete	km	16.742	16.752

fonte: CNIT anni 2013-2014

La tabella successiva illustra il dettaglio dell'estensione della rete ferroviaria nazionale in base alle principali caratteristiche a partire dal 2001.

TABELLA 20 ESTENSIONE DELLA RETE FERROVIARIA - ANNI 2001, 2007-2013									
		2001	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Rete elettrificata	km %	10.864 67,8	11.531 70,6	11.727 70,9	11.887 71,2	11.906 71,3	11.925 71,3	11.931 71,3	11.969 71,4
Rete non elettrificata	km %	5.171 32,2	4.804 29,4	4.802 29,1	4.798 28,8	4.798 28,7	4.801 28,7	4.811 28,7	4.783 28,6
Totale Rete:	km	16.035	16.335	16.529	16.686	16.704	16.726	16.742	16.752
Rete a semplice binario	km %	9.805 61,1	9.285 56,8	9.223 55,8	9.192 55,1	9.191 55,0	9.213 55,1	9.206 55,0	9.211 55,0
Rete a doppio binario	km %	6.230 38,9	7.050 43,2	7.306 44,2	7.493 44,9	7.513 45,0	7.513 44,9	7.536 45,0	7.540 45,0
Rete con blocco automatico	km %	5.434 33,9	6.023 36,9	6.283 38,0	6.451 39,0	6.473 39,0	6.481 38,7	6.489 38,8	6.493 38,8

fonte: CNIT anni 2013-2014

Strade e autostrade

La rete stradale italiana si estende per oltre 180.000 km di cui circa 6.700 di autostrade e 19.800 di strade statali. In termini territoriali l'Italia Settentrionale ha la maggiore dotazione di Autostrade sia rispetto alla popolazione (km 1,25 ogni 10.000 abitanti), sia rispetto alla superficie (km 2,90 ogni 100 chilometri quadrati) e sia rispetto ai mezzi in circolazione (km 2,06 ogni 10.000 autovetture). Nel Mezzogiorno la dotazione autostradale è significativamente inferiore, laddove posti pari a cento gli indicatori del Nord Italia di Chilometri di Autostrade per abitante, per kmq di superficie e per autovetture circolanti, si riscontra come al Sud gli stessi indici assumano i valori rispettivamente di 81,3, di 59,7 e di 83,7.

TABELLA 21 ESTENSIONE STRADALE ITALIANA - ANNI 1990, 2000, 2008-2013 (KM)								
	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Autostrade	6.185	6.478	6.629	6.661	6.668	6.668	6.726	6.751
Altre Strade di interesse nazionale	44.742	46.556	19.290	19.375	20.856	20.773	19.861	19.861
Regionali e Provinciali	111.011	114.691	157.785	154.513	158.895	151.583	153.588	154.948
Totale	161.938	167.725	183.704	180.549	186.419	179.024	180.175	181.560

fonte: CNIT anni 2013-2014

Con una dotazione di 6.751 km, di cui 5.580 in concessione, le autostrade italiane rappresentano 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 europeo⁶.

La rete autostradale a pedaggio (circa 5.800 km) è caratterizzata dalla presenza di tre trafori internazionali (25,4 km), 566 gallerie (516 km) e 1718 ponti e viadotti (681 km), è in prevalenza dotata di due corsie per senso di marcia per circa il 68% della rete e per la restante parte a tre corsie (circa 31%) con una quota marginale a quattro corsie (1,4%).

Sulla rete di oltre 25.000 km gestiti da ANAS (di cui circa 1.300 km costituiti da autostrade in gestione diretta e raccordi autostradali e circa 19.200 di strade statali) 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 crescenti⁷.

In merito ai fenomeni di congestione le Regioni più penalizzate risultano la Lombardia, il Lazio e la Campania, che risultano avere la maggiore concentrazione di autovetture per chilometri di estensione della rete stradale.

Infrastrutture portuali e per la navigazione interna

I collegamenti alla rete ferroviaria e stradale, come anticipato, costituiscono uno degli elementi di maggior importanza nella valutazione della dotazione infrastrutturale del sistema portuale. 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;

⁶ Autorità dei Trasporti, *Primo Rapporto Annuale al Parlamento*, luglio 2014.

⁷ Senato della Repubblica Commissione 8° Lavori pubblici, Intervento del Presidente dell'ANAS S.p.A., "L'andamento delle attività di investimento e di manutenzione sulla rete stradale di competenza e le prospettive di sviluppo dell'ANAS S.p.A." 24 febbraio 2015.

- 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*.

Le variabili chiave, oltre alla disponibilità in sé del collegamento, sono la lunghezza massima dei treni operabili in porto, il *layout* dei binari asserviti (che ne condiziona l'operatività), le modalità di effettuazione delle manovre (spesso fattore di scarsa competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale).

I binari raccordati a servizio dei terminal dove avvengono le operazioni di carico/scarico sono talvolta di lunghezza insufficiente e/o distanti dalle banchine: tale assetto comporta la necessità di un maggior numero di manovre per la formazione del treno e percorsi dei container su mezzi gommati più lunghi.

Il coordinamento con gli standard ferroviari adottati sui corridoi TEN è un altro fattore condizionante gli sviluppi dell'offerta. Oggi la maggior parte della rete italiana non consente di far transitare treni con una lunghezza superiore ai 550 m. Inoltre, i vincoli sulle sagome ammissibili spesso limitano il transito a convogli intermodali con carico di container *High Cube* (il cui utilizzo è oggi pari al 15% del traffico container, in rapida crescita) e semirimorchi stradali.

Circa l'accessibilità stradale⁸, 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 particolare⁹:

- 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 studio¹⁰ propone una ricognizione sulla situazione riguardante i principali porti italiani e una stima dei fabbisogni di dragaggio.

⁸ Fonte: Dati DIPE da Allegato 2.1 i collegamenti stradali e ferroviari e l'ultimo miglio

⁹ Napoli, Genova, Savona-Vado, La Spezia, Gioia Tauro, Augusta, Civitavecchia, Messina Milazzo, Marina di Carrara, Piombino, Salerno, Palermo, Olbia-Golfo Aranci, Venezia, Brindisi, Catania, Bari, Taranto, Trieste, Livorno, Ancona, Ravenna, Cagliari - Soroch.

¹⁰ DIPE - «Iniziativa di Studio sulla Portualità Italiana» 2014.

TABELLA 22 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

Mentre nel contesto attuale 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.

Gioia Tauro e Trieste sono allo stato attuale i porti nei quali è possibile ospitare le navi più grandi, affiancati dal nuovo terminal di Savona-Vado in costruzione. Mentre interventi di dragaggio sono già pianificati in otto porti italiani fino a 16 m di profondità e consentirebbero di accogliere tutte le nuove grandi navi.

Una debolezza strutturale dei porti italiani è relativa alle dimensioni complessive delle aree portuali, vincolo che ne limita fortemente le possibilità di

ampliamento. In particolare nel confronto con i principali porti europei, emerge come la superficie complessiva dei dieci porti italiani più grandi sia dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam.

Infine, pesano - soprattutto sui tempi di attraversamento delle merci - una serie di vincoli di carattere amministrativo e istituzionale. Infatti, dal punto di vista dei controlli doganali, l'elevata numerosità di procedimenti prodromici e contestuali necessari per export e import distribuiti su 23 Uffici di competenza differenti non sempre coordinati, genera inefficienze sul sistema (elevati tempi e costi), e frequenti ridondanze informative. A questo si affiancano onerosità ed eterogeneità degli adempimenti, percepite dagli operatori a livello nazionale (su quota di merce ispezionata, analiticità delle verifiche, tempi effettivi e scarsa prevedibilità).

Sul versante passeggeri, le dinamiche evolutive della flotta crocieristica richiedono adeguamenti delle banchine (lunghezza degli accosti). Tuttavia 13 porti sono oggi in grado di ospitare navi con lunghezza superiore a 300m.

TABELLA 23 INFRASTRUTTURE PORTUALI AL 31/12/2014
1) Dati riepilogativi

Porti e accosti	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e Insulare
Numero di porti	278	-	-	64	35	179
Numero accosti	1.899	-	6,83	601	333	965
Lunghezza complessiva accosti (m)	452.172	238,11	1.626,52	159.359	79.897	212.916

2) Ripartizione dei servizi erogati negli accosti

Servizi erogati	Totale Italia	Numero medio di servizi per ogni accosto	Numero medio di servizi per ogni porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e Insulare
Passeggeri	519	0,27	1,87	64	126	281
Prodotti petroliferi	167	0,09	0,60	30	36	89
Altre merci liquide	148	0,08	0,53	14	37	88
Merchi secche alla rinfusa	264	0,14	0,95	83	42	116
Merchi in colli	305	0,16	1,10	88	75	119
Container	164	0,09	0,59	32	50	59
RO/RO	370	0,19	1,33	46	93	196
Altre merci	216	0,11	0,78	43	51	108
Pescato	396	0,21	1,42	30	66	269
Diporto	693	0,36	2,49	60	136	415
Mezzi di servizio	200	0,11	0,72	30	41	110
Ormeggio navi militari	190	0,10	0,68	11	42	123

3) Altri servizi

Collegamento con la rete ferroviaria	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e Insulare
Accosti dotati di binari collegati alla rete ferroviaria	230	0,12	0,83	103	48	32

TABELLA 23 INFRASTRUTTURE PORTUALI AL 31/12/2014

Accosti dotati di binari non collegati alla rete ferroviaria	675	0,36	2,43	121	147	324
4) Capacità degli accosti						
Caratteristiche delle aree di stoccaggio delle merci	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e Insulare
Superfici dei piazzali per le merci (mq)	18.482.014	9.732,50	66.482,06	8.488.018	2.914.995	5.314.001
Capacità magazzini frigoriferi (mc)	694.692	365,82	2.498,89	114.000	473.937	84.055
Capacità altri magazzini (mc)	7.812.592	4.114,06	28.102,85	5.245.840	1.508.281	568.471
Capacità silos (mc)	1.661.609	874,99	5.977,01	596.200	341.973	566.246

Fonte CNIT anni 2013-2014

Con riferimento alla navigazione interna l'Italia si colloca in posizione periferica rispetto alla rete fluviale europea. La rete delle idrovie italiane si articola principalmente lungo il fiume Po, soprattutto nella parte centro orientale della Pianura Padana, dove con i suoi canali ed affluenti forma quello che viene chiamato il "Sistema Idroviario Padano-Veneto" (ricompreso nella rete core TEN-T).

**TABELLA 24 INFRASTRUTTURE IDROVIARIE - LINEE IN ESERCIZIO - ANNO 2013
DENOMINAZIONE, CLASSE E LUNGHEZZA**

Asta	Classe	Lunghezza (km)
Idrovie		
1) Fiume Po (da Pavia a Polesine Camerini compresi 7 Km di Ticino)	IV e V	406
2) Idrovia Milano-Cremona (da Pizzighettone a Cremona)	V	14
3) Fiume Mincio (da Mantova al Fiume Po)	III	21
4) Idrovia Ferrarese (dal fiume Po a Porto Garibaldi)	IV	70
5) Idrovia Po-Fisero-Porto di Mantova (attraverso la Conca di S.Leone)	V	14
6) Idrovia Fisero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante (porto di Mantova-mare)	IV e V	135
7) Idrovia Po-Brondolo (da Volta Grimana a Laguna Ven.-Conca di Brondolo)	IV	18
8) Canali interni alla Laguna Veneta (Brondolo-Chioggia-Malamocco - Marghera-Venezia-Lido)	V	73
9) Canale dei Navicelli (dal porto di Livorno alla darsena del porto di Pisa)	IV	16
Totale 1-9		767
10) Idrovia Litoranea Veneta (da Cavallino a Foce Isonzo)	III-II	104
11) Fiume Piave (da conca Revedoli a S. Donà di Piave)	II	18
12) Idrovia del Sile (da Venezia a Fiera di Treviso)	II	31
13) Canali interni della laguna di Venezia (Lido-Portegrandi-Cavallino)	III-IV	30
Totale 10-13		183
Totali idrovie		950
Altre idrovie di I e II classe		n.d.
Totale linee dei laghi e Venezia (A.C.T.V.)	IV-V	612
Totale		1.562

fonte: CNIT anni 2013-2014

Completa tale rete un canale artificiale di 16 km posto tra il porto di Livorno e quello di Pisa. Le caratteristiche delle linee di esercizio delle principali infrastrutture idrovie italiane sono di seguito rappresentate.

Sistema aeroportuale

Da una aggiornata ed esaustiva ricognizione sulla dotazione infrastrutturale del complesso degli aeroporti italiani¹¹, 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.

In linea generale quello dell'accessibilità agli aeroporti rappresenta - allo stato attuale - un fattore di criticità anche per gli scali posizionati nelle vicinanze dei centri abitati che risentono oltretutto dei rallentamenti dovuti dal traffico locale causati talvolta da una viabilità inadeguata.

Infrastrutture per la mobilità in ambito urbano

Dall'analisi della dotazione infrastrutturale a servizio dell'offerta di trasporto pubblico inerente i Comuni Capoluogo di Provincia emerge una elevata eterogeneità e variabilità per le diverse modalità di trasporto a livello territoriale. Mentre solo alcuni Capoluoghi come Milano, Roma e Napoli sono caratterizzate da un sistema infrastrutturale tale da servire tutte le modalità di trasporto considerate (autobus, tram, filobus, metropolitana e linee di funicolare) nelle altre realtà sono presenti essenzialmente le reti di autobus.

Osservando la componente più significativa rappresentata dagli autobus (80% del parco veicoli), nel 2013 la disponibilità media complessiva di autobus è di 7,9 vetture per 10 mila abitanti, in diminuzione del 4,7% rispetto al 2012. Anche in questo comparto emergono ampie differenze tra le varie aree del Paese dove a fronte del valore più alto al Nord (9,3) e quello superiore alla media del Centro (8,5), il Sud si caratterizza per un significativo svantaggio (5,4). La maggiore dotazione in rapporto alla popolazione si registra a Cagliari (18,5), Firenze (12,8)

¹¹ Si tratta dell'“Atlante degli aeroporti italiani” contenuto all'interno dello Studio affidato da ENAC all'ATI One Works-KPMG-Nomisma “Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo”.

e Genova (12,0). In termini di estensione, Milano presenta la maggior densità di tranvie e di rete della metropolitana (rispettivamente 64,8 e 35,4 km per 100 km²), mentre Cagliari è la città con la più elevata lunghezza di filovie rapportata all'estensione del territorio comunale (43,5 km per 100 km²).

TABELLA 25 CONSISTENZA DEL PARCO VEICOLARE ADIBITO AL TRASPORTO PUBBLICO NEI GRANDI COMUNI E IN QUELLI DOTATI DI TRAM, FILOBUS O METROPOLITANA - ANNO 2013

Vetture per 10.000 abitanti					
Comuni	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale
Torino	10,1	2,7	-	0,7	13,5
Milano	10,5	3,1	1,1	7,4	22,1
Bergamo	8,4	1,2	-	-	9,6
Brescia	12,2	-	-	0,8	13,0
Verona	6,9	-	-	-	6,9
Venezia	10,8	0,3	-	-	11,1
Padova	10	0,8	-	-	10,8
Genova	12	-	0,3	0,3	12,6
Parma	10,6	-	1,3	-	11,9
Modena	4,9	-	1,4	-	6,3
Bologna	10,5	-	1,2	-	11,7
Rimini	9,4	-	0,4	-	9,8
Firenze	12,8	0,5	-	-	13,3
Ancona	11,1	-	0,2	-	11,3
Roma	9,4	0,6	0,1	2,0	12,1
Chieti	8,1	-	1,3	-	9,4
Napoli	3,8	0,4	0,2	0,6	5,0
Bari	7,6	-	-	-	7,6
Lecce	5,5	-	1,2	-	6,7
Palermo	3,9	-	-	-	3,9
Messina	1,7	0,2	-	-	1,9
Catania	8	-	-	0,3	8,3
Sassari	8,4	0,3	-	-	8,7
Cagliari	18,5	0,6	2,6	-	21,7

fonte: CNIT anni 2013-2014

Il più significativo indicatore dell'offerta espresso in posti-km per abitante, come anticipato in precedenza, registra per i capoluoghi di provincia un significativo calo attestandosi su 4.482 posti-km per abitante a fronte dei 4.742 del 2011. In termini di ripartizione modale l'offerta si articola in autobus per il 63%, metropolitana per il 27% e tram per circa l'8%. Tale ripartizione subisce significativi cambiamenti guardando solo ai grandi comuni dove, a fronte di un'offerta di 6.314 posti-km per abitante l'incidenza dell'autobus scende al 55,1%, a vantaggio della metropolitana (33,3%). Quest'ultima modalità, in controtendenza, vede un aumento nell'offerta dei posti-km complessivi (da 1.128 del 2011 a 1.213 del 2013) anche in conseguenza dei significativi investimenti fatti negli anni recenti nel settore nei principali centri urbani italiani.

In linea con il dato sulla dotazione infrastrutturale emergono forti disparità territoriali anche in termini di offerta, laddove nelle città del Nord e del Centro, infatti, l'offerta complessiva è mediamente intorno ai 5.500 posti-km per

abitante, oltre il doppio del valore medio che si registra nelle città del Sud pari a 2.178. Una distanza che si è incrementata negli ultimi anni con un calo più contenuto al Nord e al Centro rispetto al Mezzogiorno. Con riferimento ai soli grandi comuni, le città del Centro-Nord offrono mediamente 7.867 posti-km per abitante rispetto ai 2.632 delle città di analoga dimensione del Mezzogiorno.

I.3 L'EVOLUZIONE DEL QUADRO PROGRAMMATICO EUROPEO

Con riferimento al livello di regolamentazione di scala europea gli elementi di riferimento programmatico più significativi attengono al complessivo ridisegno delle reti trans-europee di trasporto. In coerenza e attuazione degli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva della strategia Europa 2020 - e delle finalità più specifiche contenute nel Libro Bianco - nel 2011 la Commissione Europea ha infatti avanzato un pacchetto di iniziative ricadenti sotto la definizione di “Meccanismo per Collegare l'Europa” (MCE, in inglese Connecting Europe Facility-CEF) volto a sostenere gli investimenti per infrastrutture nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

A seguito di un complesso iter normativo l'11 dicembre 2013 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno approvato i Regolamenti riguardanti il Meccanismo per Collegare l'Europa (N. 1316/2013) e i nuovi orientamenti per lo sviluppo delle reti TEN-T (N. 1315/2013) 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, 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. Il Regolamento introduce, inoltre, i corridoi della rete centrale quali strumenti volti a facilitare la realizzazione della rete centrale in base a principi di integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato dell'infrastruttura, specie nelle tratte transfrontaliere e nella rimozione delle strozzature. 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.

Alla luce di questo rinnovato quadro di riferimento, durante il semestre di Presidenza, l'Italia ha sollecitato gli Stati membri e la Commissione a compiere ulteriori passi avanti 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.

In seno al Consiglio informale dei Ministri dei Trasporti europei che si è svolto a Milano il 16 e 17 settembre 2014, è stata 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 proposta italiana viene 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. Il recente vertice UE di Riga, dedicato al futuro delle Reti TEN, ha infatti ribadito la centralità del tema, rimarcando la necessità di un vero e proprio Action Plan comunitario relativo al "miglior uso dei nuovi strumenti finanziari per i progetti europei di infrastrutture e trasporti". A tal riguardo, il Documento conclusivo ruota attorno a 12 "Raccomandazioni" ed a tre punti che il Governo italiano intende far propri:

- favorire un flusso di progetti di migliore qualità, soprattutto sotto il profilo della loro sostenibilità economica e finanziaria;
- dare maggiori certezze a promotori e investitori, soprattutto sul versante della applicazione delle norme di regolazione comunitaria e nazionale;
- coinvolgere altri capitali nel finanziamento, così che la strategia possa fungere da elemento catalizzatore e generare "l'effetto leva" auspicato.

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.

Con riferimento alle diverse modalità di trasporto si sottolineano inoltre le seguenti importanti evoluzioni.

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 trilogico 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 marittimo** 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, tanto da essere stato posto a riferimento anche nel PNSPL recentemente approvato.

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 deframmentazione 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.

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 CO2 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.

Un sempre più efficace utilizzo dei **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 (SESAR, RIS, ERTMS) 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 coordinati e coerenti di sistemi di trasporto intelligenti interoperabili nell'Unione.

I.4 EVOLUZIONE DEL CONTESTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO NAZIONALE

L'elemento di innovazione più rilevante in relazione al contesto normativo e programmatico è rappresentato dal rafforzamento del coordinamento strategico tra le attività di programmazione sulle infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale contestualmente a un'accelerazione nelle attività di riforma e razionalizzazione riguardanti i singoli settori.

Mentre per quanto attiene al quadro complessivo la direzione intrapresa è tracciata nel presente Allegato e vedrà una sua declinazione in termini di programmazione di breve-medio periodo all'interno del Documento Pluriennale di Pianificazione, nell'ultimo periodo sono state avviate, e in molti casi portate a compimento, iniziative volte a potenziare l'azione di indirizzo sulle priorità nazionali riguardanti gli investimenti in infrastrutture relativi alle diverse modalità di trasporto.

Con riferimento a ferrovie e strade tale azione ha previsto un complessivo riordino dei rapporti tra Stato e Enti Gestori.

Si è attuata una revisione della disciplina dei rapporti tra Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa, in qualità di Gestore della rete ferroviaria nazionale, e lo Stato, in qualità di concedente attraverso il competente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. A partire dal 2012, infatti si è introdotta una distinzione nel Contratto di Programma - Parte investimenti nel quale è ricompresa la realizzazione delle opere finalizzate allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e all'innalzamento dei livelli di sicurezza della rete, mentre le attività più strettamente connesse agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sono invece regolate dal Contratto di Programma - Parte servizi.

Sempre in materia ferroviaria è inoltre stato approvato il decreto legislativo che recepisce la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio unico europeo per il trasporto ferroviario ("direttiva Recast").

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 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. Recentemente il nuovo management dell'ANAS ha inteso anche procedere ad una profonda riorganizzazione del modello organizzativo al fine di razionalizzare le attività ed efficientare i processi industriali, nell'ottica di valorizzazione degli asset e delle competenze sviluppate dall'azienda; migliorare il servizio offerto; raggiungere l'autonomia finanziaria.

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) ha previsto l'adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica da approvarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

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.

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".

Vale la pena citare, infine, il Disegno di Legge relativo alla riforma del trasporto pubblico locale che è in attesa di esame presso il Consiglio dei Ministri.

Il Disegno è strutturato in 13 articoli che affrontano diverse tematiche come il ricorso a procedure di evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto; la possibilità di detrarre dalle tasse il costo degli abbonamenti ai mezzi pubblici; il rimborso in denaro del biglietto a costo pieno in due casi: la cancellazione delle corse oppure i ritardi superiori a 60 minuti in ambito urbano. E ancora la liquidazione delle società in perdita.

La riforma prevede, inoltre, che ad un anno dalla sua approvazione le Regioni dovranno provvedere alla riorganizzazione del servizio di TPL in virtù dei bacini di utenza che non dovranno essere inferiori a 350.000 abitanti e che potranno però essere suddivisi in più lotti di gara. Per quanto concerne le Città Metropolitane, le Province ed i Comuni che superano i centomila abitanti, invece, dovranno essere predisposti i Piani Urbani di Mobilità (PUM) (ben definiti in termini di obiettivi quantitativi, incremento del numero di passeggeri e di misure da assumere) in base ai quali organizzare i servizi di trasporto in quanto i finanziamenti pubblici in conto capitale saranno erogati solo in relazione agli interventi pianificati.

Di qui la previsione della costituzione di un Fondo unico nel quale catalizzare tutte le risorse destinate agli investimenti in materia di TPL da concedere solo al procedere dell'implementazione del Programma.

Su questo percorso di evoluzione della normativa nazionale si è innestata la fase di definizione del nuovo periodo di programmazione comunitaria 2014-2020 (si veda per approfondimenti il paragrafo dedicato al Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020), giunta a una sua definitiva formalizzazione con l'approvazione del Regolamento (UE) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013 che stabilisce le disposizioni comuni per l'utilizzo dei Fondi strutturali e di investimento europei (SIE). Tra le innovazioni regolamentari più significative, vi è stata l'introduzione "condizionalità ex ante", ovvero un insieme di condizioni

minime di carattere normativo, amministrativo e organizzativo volte a garantire un efficace ed efficiente impiego dei Fondi.

Per quanto concerne il settore dei trasporti, che nella nuova architettura regolamentare comunitaria afferisce all'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", la condizionalità principale è rappresentata dall'esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T.

La necessità di provvedere a tale adempimento, unitamente al percorso di evoluzione normativa richiamato, ha condotto - attraverso un'attività di condivisione partenariale tra Stato Membro e Commissione Europea - a individuare nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, opportunamente integrato, lo strumento di programmazione delle linee strategiche nazionali per i trasporti atto a soddisfare la condizionalità ex ante in materia. Tale decisione è stata sancita all'interno dell'Accordo di Partenariato 2014-2020, approvato dalla Commissione Europea nell'ottobre 2014, mentre, a livello nazionale, l'atto normativo più rilevante è rappresentato dalla Delibera CIPE n. 26/2014 dove viene stabilito che l'Allegato Infrastrutture costituisce il quadro di riferimento nazionale in relazione al ciclo di programmazione 2014-2020.

A fronte di tali evoluzioni di natura complessiva, 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

Il tema della sicurezza è trasversale all'intero sistema dei trasporti, ma vede nel comparto stradale - nonostante la continua riduzione di tutti gli indici dell'incidentalità stradale (il numero di incidenti è calato dai 263.100 nel 2001 ai 181.227 nel 2013) - il settore prioritario su cui intervenire. 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.

In accordo con tali disposizioni, per quanto concerne il livello nazionale, le finalità che il legislatore 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. Il decreto, pur facendo specifico riferimento alle strade appartenenti alle reti di competenza dello Stato (transeuropea e nazionale), costituisce norma di principio e stabilisce che, entro il 31 dicembre 2020, le regioni e le province autonome dettino la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza propria e degli enti locali, nel rispetto dei principi fissati.

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.

Parimenti decisiva - ai fini della massima trasparenza nella governance e nella concreta attuazione delle opere pubbliche - sarà la prossima approvazione della Riforma Appalti. Più del 15 per cento del PIL italiano è composto dalla spesa in appalti pubblici: il nuovo Codice non sarà quindi solamente uno strumento di regolazione tecnico-giuridico.

Esso avrà anche un altissimo potenziale economico, rappresentando anche un modo per sostenere una domanda interna di grande qualità e potenzialmente generatrice di innovazione sul fronte della produzione industriale e dei servizi del sistema imprenditoriale nazionale.

La revisione della disciplina su appalti pubblici e concessioni, così, oltre ad essere un fattore strategico per la modernizzazione del sistema infrastrutturale sarà strumento anche per l'efficientamento della spesa pubblica attraverso il suo contenimento nei settori dei servizi e delle forniture e la conseguente riduzione dei costi organizzativi delle stazioni appaltanti. Ciò inoltre comporterà effetti positivi sulla capacità dei beneficiari dei fondi pubblici di utilizzare gli stessi in maniera più efficace che in passato.

Oltre che al recepimento delle tre direttive comunitarie - la 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, la 2014/24/UE sugli appalti pubblici e la 2014/25 /UE sulle procedure di appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali - la Riforma ci offre l'opportunità di una vera e propria riscrittura e razionalizzazione delle disposizioni legislative e regolamentari vigenti contenute nel codice degli appalti, che nonostante abbia soltanto dieci anni è da molti ritenuto non più adeguato.

L'impegno in questo senso da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in fase di compilazione del codice e di attuazione della delega, sarà massimo. Occorrerà valutare attentamente il contesto italiano e l'esigenza di assicurare la tutela di principi fondamentali - come quello del contrasto alla corruzione e alla illegalità eventualmente introducendo anche disposizioni mirate - senza introdurre allo stesso tempo nuovi oneri. L'introduzione del coordinamento tra le varie amministrazioni, di banche dati interoperabili, di una gestione standardizzata, informatizzata e tracciabile delle procedure di gara e del documento unico europeo sono tutti strumenti che vanno in questa direzione.

Mobilità Intelligente

Oltre al citato Piano di Azione Nazionale ITS, in tema di mobilità intelligente è di rilievo 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 intelligenti, 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 friendly" 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 città "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, 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 riaménagement 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)

Nelle tabelle seguenti si offre una sintesi - generale e articolata per modalità di trasporto - degli elementi emersi dalle analisi sulla domanda di mobilità, sulla dotazione di infrastrutture e sull'evoluzione del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale in forma di analisi SWOT.

ELEMENTI GENERALI	
Punti di Forza • Disponibilità di un rinnovato quadro di riferimento europeo rappresentato dal ridisegno delle Reti TEN-T • Accelerazione delle iniziative di riforma riguardanti le diverse modalità di trasporto, il trasporto intermodale e il sistema logistico	Punti di Debolezza • Persistenza di fenomeni di marcato squilibrio nella dotazione infrastrutturale tra macro-aree del paese • Squilibrio modale a favore della modalità stradale • Connessioni tra porti, poli logistici e reti ancora inefficienti • Fenomeni di congestione nelle aree urbane e metropolitane • Esistenza di ostacoli alla competitività legati alla frammentazione nella governance e barriere amministrative • Tempi di progettazione e realizzazione delle opere ancora lunghi con un'elevata incidenza dei tempi di attraversamento • Debole partecipazione del capitale privato negli investimenti
Opportunità • Sempre maggiore centralità del Mediterraneo nell'interscambio mondiale nonostante le tensioni politiche • Azione di rafforzamento nella programmazione e nel coordinamento settoriale sugli investimenti di rilevanza strategica nazionale • Segnali di ripresa della domanda che interrompono i trend negativi in tutti i comparti • Pluralità di strumenti di finanziamento dedicati alla realizzazione di infrastrutture di interesse nazionale e per la diffusione dei sistemi tecnologici per la mobilità intelligente • Sempre maggiore apertura dei mercati dei trasporti alla Concorrenza (ad es. ferrovia IV pacchetto quadro)	Rischi • Presenza di forti competitor, sia nel Mediterraneo, sia nella dinamica Northern-Southern Range • Possibili ostacoli nel rafforzamento della governance nazionale determinati da conflitti di natura territoriale e nella concertazione Stato Regioni

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 e dell'offerta di servizi 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
- Nel comparto merci aumento dei volumi trasportati da operatori, ma solo erodendo le quote dell'incumbent
- Scarsa integrazione modale in particolare tra AV e aeroporti
- Valutazioni negative degli operatori e costi elevati nei servizi di manovra nei terminal intermodali
- Basso utilizzo del mezzo ferroviario per gli spostamenti di media e lunga percorrenza delle persone
- Valutazione della qualità dei servizi di trasporto da parte dell'utenza bassa
- Congestione delle linee di breve percorrenza in alcune aree del Paese
- Rete ferroviaria non del tutto in grado di suddividere le tipologie di traffico senza rotture

Opportunità	Rischi
• 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) • Possibilità di utilizzo dell'infrastruttura AC/AV per il trasporto merci	• 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 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 necessitano di una forte azione di manutenzione straordinaria

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
- Nuova configurazione dei Contratti di Programma che consente una programmazione quinquennale degli investimenti

Rischi

- Contrazione a livello nazionale delle risorse finanziarie da destinare agli investimenti infrastrutturali stradali
- Esternalità di carattere ambientale derivanti dall'eccessivo sbilanciamento a favore della modalità stradale

TRASPORTO MARITTIMO

Punti di Forza

- Posizione Strategica nel Mediterraneo
- Rilevanza del bacino industriale e di consumo nel Nord Italia
- Vicinanza alla *catchment area* per il traffico *gateway*
- Alte potenzialità per accoglimento del naviglio di grandi dimensioni per il traffico transshipment
- Elevato *know-how* per la raffinazione
- Forte presenza di filiere agroalimentari
- Forte presenza di operatori nazionali di traffico Ro-Ro
- Numerosità di destinazioni al alto livello di attrattività turistica per il traffico passeggeri e crocieristico

Punti di Debolezza

- Inefficienza dell'ultimo miglio lato terra
- Eccessiva numerosità degli interlocutori necessari ai processi di import/export
- Frammentazione dell'offerta terminalistica
- Elevati costi dei servizi della catena logistica (pilotaggio, rimorchio, manovra, ecc)
- Carenza di spazi per ulteriore ampliamento della superficie dei terminal portuali
- Alto costo del lavoro rispetto ai competitor stranieri
- Assenza di *big player* italiani nazionali
- Frammentazione nella governance del sistema portuale e barriere di carattere amministrativo
- protrarsi delle procedure (doganali, sanitarie ecc.) che provoca tempi lunghi di stazionamento

Opportunità

- Crescita dei traffici nel Mediterraneo e del traffico container con i paesi in via di sviluppo
- Quattro corridoi TEN-T transitanti per l'Italia
- Opportunità di servire indirettamente la *catchment area* europea
- Opportunità di crescita del mercato LNG
- Sviluppo delle Autostrade del Mare
- Aumento della domanda nel settore turistico e crocieristico
- Raccordo con Università e Centri di ricerca di livello internazionale

Rischi

- Elevato numero di competitor internazionali
- Politiche restrittive ai transiti alpini
- *Fierce competition* da parte dei porti del Northern Range
- Marginalizzazione del Mediterraneo a seguito dell'apertura di nuove rotte intercontinentali
- Riduzione della domanda interna
- Sviluppo di settori concorrenti in ambito turistico
- Rischio di obsolescenza delle infrastrutture esistenti

TRASPORTO AEREO

Punti di Forza

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

Punti di Debolezza

- Frammentazione dello spazio aereo europeo (tra Stati membri, uso civile e militare e tecnologie) che limita l'efficienza della gestione del traffico e dei servizi di navigazione aerea
 - 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
 - Insufficienza di infrastrutture logistiche e dedicate per il traffico cargo rispetto ai principali competitor europei con conseguente aumento del costo totale del trasporto per le aziende italiane
 - Forte pressione insediativa che compromette la futura crescita di traffico di alcuni aeroporti nazionali

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
- Possibilità derivanti dalle nuove proposte della Commissione (quali ad es il pacchetto SES II +) di perseguire una maggiore efficienza nella fornitura di servizi di navigazione aerea e di superare la frammentazione del sistema di gestione del traffico aereo

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**

- 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)

Punti di Debolezza

- Basso utilizzo del mezzo pubblico con conseguente alta congestione delle zone urbane e metropolitane con alti tassi di inquinamento.
- Frammentazione del servizio e limitato livello di integrazione tra le varie modalità di trasporto (intermodalità)
- Scarsa dotazione infrastrutturale (metro, tram) soprattutto nel Mezzogiorno e anzianità del parco veicolare
- Visione "autocentrica", in termini di preferenza per il mezzo veicolare privato
- Scarso livello di apertura al mercato
- Complessità dei processi di attivazione delle procedure di gara
- Domanda fortemente depressa dalla scarsa qualità del servizio e dalla riduzione dell'offerta generata dalla congiuntura economica negativa e dalle difficoltà di bilancio
- Alte barriere all'ingresso per gli operatori del settore

Opportunità

- 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

Rischi

- Effetto di sostituzione (crescita del trasporto pubblico in condizioni di bassi consumi di mobilità)
- Forte pressione concorrenziale da parte del trasporto privato
- Aumento della congestione delle aree urbane
- Scarsa attrattività del settore lato offerta e lato domanda

CAPITOLO II

LE LINEE STRATEGICHE

II.1 OBIETTIVI E LINEE DI INTERVENTO

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".

Successivamente, la delibera CIPE n. 26/2014 ha definitivamente sancito che l'Allegato Infrastrutture costituisce il quadro programmatico di riferimento per la programmazione comunitaria 2014-2020. La definizione di tale quadro passa attraverso un'azione di necessario rafforzamento del coordinamento strategico tra il Programma delle Infrastrutture Strategiche e gli altri strumenti di 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).

La strategia delineata nel presente Allegato dà compiutezza a tale coordinamento, disegnandone la cornice programmatica di riferimento. Tale cornice è altresì individuata in risposta a un triplice ordine di esigenze:

- adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari;
- disporre di uno strumento strategico in grado di offrire linee di indirizzo per la programmazione delle Amministrazioni pubbliche, anche alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati;
- agevolare l'interlocazione 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 prioritarie.

Importanti indicazioni per la strategia nazionale, poi, derivano da un'attenta osservazione del contesto, brevemente richiamata nella prima sezione dell'Allegato, e dalla conseguente attività di diagnosi condotta attraverso l'analisi

dei punti di forza e debolezza e dei rischi/opportunità (SWOT). In particolare sono state individuate principali lacune in relazione a:

- reti di trasporto ferroviario che non soddisfano le aspettative 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 che non soddisfano ancora gli standard di sicurezza, anche nei valichi;
- trasporto marittimo e intermodale in cui le sfide di sviluppo del settore sono condizionate da una gestione ancora frammentata e inefficiente dei nodi portuali, da interconnessioni carenti con le principali reti di trasporto e da 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, ci si è mossi in direzione di una maggiore integrazione tra una cornice programmatica di riferimento, trasversale ai diversi ambiti, e singoli "assi verticali" rappresentati dalla programmazione di settore. Il tutto accompagnato da uno sforzo di razionalizzazione delle dotazioni finanziarie, capace di costruire modelli di *fund-matching* tra i diversi strumenti - nazionali e comunitari - disponibili.

Nella consapevolezza dei limiti imposti dalla scarsità di risorse disponibili, le linee strategiche di indirizzo nazionale alla luce delle quali operare la scelta sugli investimenti in infrastrutture per il trasporto e la logistica da realizzare nel periodo 2015-2020 - traguardando l'orizzonte temporale più ampio del 2030 coerente con gli obiettivi europei in materia di politiche dei trasporti - sono volte a sostenere:

- il potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, 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 popolate, ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale per migliori e più affidabili servizi;
- il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della governance nazionale dei sistemi portuali;
- 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 un utilizzo efficace e sinergico delle differenti fonti di finanziamento comunitarie (Fondo europeo per gli investimenti strategici - FEIS, FESR) e nazionali.

Le importanti evoluzioni intervenute nel recente periodo in termini di impulso alla pianificazione e programmazione settoriale e di revisione degli strumenti di disciplina dei rapporti tra Stato e Enti gestori delle infrastrutture di interesse nazionale - anch'essi caratterizzati da un maggiore respiro programmatico di più lungo orizzonte - consentono di restituire una chiara e concreta declinazione delle linee strategiche con riferimento ai diversi modi di trasporto e una loro sempre più efficace integrazione.

Nel rispetto della ripartizione delle competenze prevista dall'attuale assetto costituzionale, inoltre, le linee strategiche, di seguito più diffusamente descritte, costituiscono la cornice di riferimento, a garanzia del coordinamento e integrazione tra le priorità nazionali e la programmazione regionale, anche con riferimento all'aggiornamento o all'elaborazione dei Piani Regionali di Trasporto.

La strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

Gli indirizzi strategici per i prossimi anni mirano a configurare una infrastruttura sempre più integrata con il network europeo in coerenza con il disegno comunitario di creazione di un unico network ferroviario, e capace di interagire, in termini di programmazione dei servizi oltre che degli investimenti, con le altre infrastrutture di trasporto in una logica di rete multimodale con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale ed offrire una struttura di reti e servizi integrati.

Accanto ai temi dello sviluppo della rete e della qualità dell'offerta di trasporto, rimangono prioritari gli obiettivi di sicurezza, qualità ed efficientamento dell'infrastruttura assicurando continuità ai programmi manutentivi dell'infrastruttura.

Lo sviluppo di un'infrastruttura ferroviaria efficiente e, in particolare, il potenziamento dei nodi intermodali e dei collegamenti di ultimo miglio, gioca inoltre un ruolo decisivo nella possibilità di trasferire flussi di traffico merci dalla strada verso modalità di trasporto più sostenibili.

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 che privilegia investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) accanto ad alcuni 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 (con specifica attenzione al Mezzogiorno attraverso gli interventi identificati dal PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), 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 ed ai servizi per i pendolari, attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi, a velocizzare le tratte extraurbane, a sviluppare punti di interscambio in area urbana, migliorare l'accessibilità dei servizi nelle stazioni, anche attraverso misure quali il rinnovo del materiale rotabile e l'introduzione di sistemi di bigliettazione integrata.

Per incrementare la qualità del *network merci* e rendere più appetibile la modalità ferroviaria sono programmate, in raccordo 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 dovrà mirare 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 -con specifica attenzione per quelli del Mezzogiorno - 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 Sistema Mare per il rilancio dell'economia nazionale

Le linee strategiche riguardanti lo sviluppo del **trasporto marittimo**, all'interno di azioni di *policy* a carattere nazionale, sia settoriali sia di più ampio respiro, sono volte a un recupero della centralità del Sistema Mare, in termini di margini importanti di produttività ed efficienza, a beneficio in primo luogo del sistema industriale e produttivo italiano, ma in generale dell'intero Paese.

L'azione di governo del settore, infatti, è destinata ad andare anche oltre l'ambito strettamente portuale, per arrivare a svolgere una funzione trainante e di stimolo nei confronti dell'intero sistema produttivo nazionale, soprattutto a

favore delle Regioni del Mezzogiorno, definendo importanti sinergie sia con la politica economica ed industriale, sia con quella estera, verso l'Europa e verso il Mediterraneo. Vi è dunque una visione del Sistema Mare come motore per la ripresa economica, laddove il recupero di efficienza dei porti ha conseguenze importanti sul sistema produttivo italiano da diversi punti di vista, che non riguardano soltanto la riduzione dei tempi e dei costi di trasporto né la crescita meramente quantitativa dei volumi di traffico servito per le diverse tipologie, ma che hanno come obiettivo la creazione di valore aggiunto strategico per il sistema produttivo nazionale.

Un secondo aspetto di indirizzo strategico attiene alla dimensione degli scambi nel Mediterraneo e al potenziale economico e produttivo che l'Italia ed il suo Mezzogiorno, ma anche l'Europa nel suo insieme, hanno di fronte a Sud e sul quale si innescano le funzioni che potrebbero svolgere in primo luogo proprio i sistemi portuali italiani. In questo quadro, un sostanziale miglioramento dei servizi e delle infrastrutture del comparto portuale, accompagnato da un salto di qualità dei servizi di trasporto e logistici alle imprese manifatturiere, soprattutto se PMI, contribuirebbe fortemente a migliorare la competitività dell'intero sistema industriale italiano, e di quello del Mezzogiorno in particolare, su mercati che acquisteranno una dimensione sempre più strategica nei prossimi anni. Ciò a fronte della messa in campo, non soltanto di interventi di politica dei trasporti ed industriale, ma anche di una nuova strategia di politica estera in cui l'Italia possa fare "da sponda" fra Bruxelles e le capitali del Maghreb, del Mashreq, della Turchia e di Israele, prendendo spunto proprio dai temi del trasporto marittimo e della logistica.

Il Sistema Mare è anche strategicamente traguardato come strumento per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno, laddove due importanti fattori giocano a favore dell'idea che il sistema portuale e logistico del Sud possa giocare un rinnovato ruolo di traino non soltanto per la ripresa economica e lo sviluppo di quest'area del Paese, ma anche per il processo di coesione con il resto d'Italia e con l'Europa. Il primo riguarda quanto già ricordato circa la centralità del Mezzogiorno nel contesto mediterraneo. Il secondo fattore, relativo allo sviluppo ed alla coesione interna, trova giustificazione nell'elevato grado di integrazione che molti dei comparti produttivi del Nord e del Sud d'Italia hanno raggiunto e nelle implicazioni che tale integrazione ha sui processi di internazionalizzazione di impresa e di conseguenza sui sistemi portuali e sulla logistica ad essi collegata.

Infine, ma non meno importante, vi è l'aspetto legato a una visione sostenibile dello sviluppo. L'orientamento strategico del Governo vede infatti accompagnare la promozione del sistema logistico e il crescente uso del mare come via di comunicazione e trasporto più sostenibile rispetto al trasporto terrestre con la tutela dell'ambiente delle aree portuali da varie fonti di inquinamento, nonché la minimizzazione dell'impatto ambientale delle infrastrutture sul territorio circostante e la riduzione dei consumi energetici legata alle attività portuali. Obiettivi pienamente compatibili con gli orientamenti internazionali ed europei in materia di tutela dell'ambiente e riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra.

Tali orientamenti strategici hanno informato l'elaborazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. A fronte di tali orientamenti, Il Piano, tenuta in considerazione la situazione attuale della portualità e della logistica marittima, nonché le analisi prospettiche di evoluzione

del settore, individua 10 obiettivi strategici dettagliatamente descritti, insieme alle azioni finalizzate al loro conseguimento, nello specifico paragrafo del presente Allegato.

Per quanto attiene agli indirizzi per la selezione degli interventi da porre a finanziamento, il Piano - in coerenza a quanto previsto per gli altri settori di trasporto - privilegia le azioni di valorizzazione delle infrastrutture esistenti, sia attraverso opere perlopiù indirizzate al potenziamento dei collegamenti intermodali e in particolare con la rete ferroviaria, sia attraverso lo sviluppo di sistemi tecnologici volti al superamento delle barriere amministrative e all'efficientamento della catena logistica, limitando le azioni di ampliamento della capacità solo laddove realmente necessario.

Nell'ambito del complessivo ridisegno della governance dei sistemi portuali, il Piano prevede l'emanazione di linee guida comuni a livello nazionale per l'elaborazione dei piani e programmi di investimento infrastrutturale delle diverse realtà territoriali.

Il Sistema aeroportuale e il cielo unico europeo

Sulla base dell'analisi del sistema aeroportuale italiano, il complesso degli scali esistenti, appare in grado di rispondere alla crescita del traffico prospettata entro il 2030, tenuto conto degli interventi di adeguamento e potenziamento in corso, pianificati anche oltre l'orizzonte dei Master Plan già elaborati dalle società aeroportuali.

Si rende necessario tuttavia adottare strategie di potenziamento per garantire in particolare:

- l'ottimizzazione del traffico aereo in linea con single european sky;
- la realizzazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- l'esigenza che gli aeroporti, in particolare quelli strategici, assicurino, nel tempo, l'offerta di capacità richiesta per sostenere lo sviluppo economico del Paese, tramite l'imposizione di vincoli nel territorio o delocalizzazione funzionale, nel caso in cui lo sviluppo degli scali sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza;
- l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti e indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali;
- l'ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini, per le regioni nelle quali non sussistono infrastrutture aeroportuali.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti individuerà le modalità di applicazione delle sopraelencate linee di indirizzo. Lo schema di DPR recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale è stato approvato con DPCM nel mese di agosto 2015.

In coerenza con gli orientamenti comunitari inerenti il Cielo Unico Europeo e, in particolare, il programma SESAR si provvederà, anche attraverso gli investimenti previsti a valere sulla programmazione 2014-2020, all'implementazione degli interventi volti allo sviluppo dei sistemi di gestione del traffico aereo.

La manutenzione e valorizzazione dell'infrastruttura stradale

La programmazione degli investimenti nel settore stradale si basa su una logica di sistema finalizzata principalmente all'adeguamento e messa in sicurezza della rete tenendo altresì conto delle esigenze rappresentate dalle diverse realtà territoriali.

Le principali finalità della programmazione di settore dovranno essere indirizzate a:

- la risoluzione delle criticità strutturali, con particolare riferimento alla vetustà delle opere d'arte principali;
- la riduzione dell'incidentalità, al fine di migliorare le condizioni di sicurezza della rete stradale ed eliminare i cosiddetti "punti neri", in linea con il decreto legislativo 35/2011 sulla gestione della sicurezza stradale;
- il miglioramento del traffico al fine di migliorare le condizioni di circolazione e ridurre conseguentemente l'incidentalità della rete;
- la messa in sicurezza della rete stradale da frane e rischio idraulico al fine di evitare interruzioni del servizio.

Nella programmazione degli interventi, le priorità di investimento riguardano:

- interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale riguardanti itinerari e strade statali particolarmente pericolose o trafficate, o finalizzati a risolvere criticità riconducibili al congestionamento in corrispondenza dei nodi urbani.
- completamento di itinerari a fronte dei quali sono stati avviati nel passato rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza
- messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali anche attraverso la realizzazione di studi e verifiche sulla stabilità statica e sismica del patrimonio infrastrutturale con particolare riguardo ad alcuni itinerari oggetto di fenomeni di ammaloramento anche infrastrutturale;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale anche in relazione agli adempimenti del decreto legislativo 35/2011, mediante interventi quali l'adeguamento o rifacimento della piattaforma stradale, con specifico riguardo a tratte affette da traffico sostenuto o rilevante incidentalità;
- miglioramento della stabilità di versanti in frana o di strade a rischio idraulico, attraverso opere di stabilizzazione di corpi franosi e di regolazione delle acque meteoriche.

Ferme restando le finalità e priorità sopradescritte, in un'ottica di sinergia ed integrazione tra i diversi livelli di programmazione, si terrà conto della necessità di favorire l'accessibilità alle aree interne e quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio, contribuendo a ridurre l'isolamento di importanti strati della popolazione.

L'utilizzo efficace delle differenti fonti di finanziamento

L'implementazione delle linee strategiche sopradescritte deve avvenire attraverso un più efficace utilizzo delle risorse finanziarie attivabili a valere sui diversi canali di finanziamento.

In questa direzione assumono particolare rilevanza i finanziamenti dedicati al rafforzamento della coesione territoriale, sia di parte nazionale (FSC) sia di parte comunitaria (Fondi SIE).

Sulla base degli orientamenti contenuti nei nuovi Regolamenti comunitari per il periodo di programmazione 2014-2020, i suddetti principi di coordinamento strategico e di concentrazione degli ambiti di intervento hanno guidato l'elaborazione della strategia nazionale di cui All'Accordo di partenariato che, per il settore trasporti, trova adeguata declinazione nel nuovo Programma Operativo Nazionale PON Infrastrutture e Reti 2014/2020.

La strategia del PON Infrastrutture e Reti, che costituisce anche la declinazione della strategia nazionale nelle Regioni che beneficiano del sostegno del FESR, è finalizzata a migliorare la mobilità delle merci e delle persone attraverso la realizzazione di un piano di interventi realistici e maturi che puntano, prioritariamente: al potenziamento della modalità ferroviaria, allo sviluppo delle connessioni intermodali per il trasporto delle merci e all'utilizzo di nuove tecnologie per incrementare l'efficienza dei sistemi infrastrutturali esistenti, come più dettagliatamente descritto nell'apposito paragrafo.

L'evoluzione degli strumenti di pianificazione e programmazione - Il DPP

Accanto agli orientamenti strategici di natura generale e settoriale sopra richiamati, assume altrettanta importanza dare continuità al processo qui avviato di superamento dell'attuale frammentazione, e quindi di rafforzamento del coordinamento strategico e della concentrazione dei contenuti, anche al fine di accompagnare operativamente il rafforzamento amministrativo e procedurale delle strutture centrali e degli Enti attuatori.

Il Documento Pluriennale di Pianificazione, sulla base delle linee strategiche definite dal presente Allegato, rappresenterà - a partire dal triennio 2017 - 2019 - lo strumento unitario di scelta, programmazione operativa, attuazione, monitoraggio dell'insieme degli interventi ricadenti sotto la competenza del MIT.

In particolare l'implementazione di questo strumento permetterà di migliorare la qualità della programmazione operativa e ottimizzare il riparto delle risorse di bilancio, includendo e rendendo coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche.

Il DPP indicherà l'insieme delle risorse finanziarie, di origine interna, comunitaria o privata, destinate a spesa in conto capitale per la realizzazione di opere pubbliche da parte sia del MIT che di altri soggetti, a cui le risorse - inizialmente nello stato di previsione del Ministero stesso - vengano trasferite.

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 e, 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 pubblicato il *Vademecum per l'applicazione del Modello di linee Guida ai fini della predisposizione del Documento Pluriennale di Pianificazione*.

L'avvio di una stagione programmatica finalizzata ad ottimizzare il processo decisionale e attuativo delle opere pubbliche previsto dal D.Lgs. n. 228/2011, si fonda sul potenziamento dell'attività di valutazione dei fabbisogni infrastrutturali e delle opere attraverso lo strumento delle Linee Guida. Esse forniscono una metodologia per guidare la selezione di interventi che corrispondano ai fabbisogni espressi, coerenti con gli obiettivi e le linee strategiche della pianificazione nazionale ivi esposti, e individuare le priorità di intervento in ragione dei criteri di costo e soddisfacimento di tali obiettivi.

Le Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono attualmente in fase di redazione mentre si è conclusa la procedura di ricostituzione 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.

II.2 GLI STRUMENTI ATTUATIVI E FINANZIARI

A fronte dei contenuti e orientamenti strategici illustrati nel precedente capitolo, nel seguito si offrono degli elementi di maggior dettaglio sugli strumenti di pianificazione settoriale e programmazione attuativa. La descrizione è qui prevalentemente focalizzata sullo stato di approvazione o aggiornamento dei diversi strumenti, sulla dotazione e articolazione finanziaria - laddove prevista - alla luce delle diverse tipologie di interventi programmati e con riferimento alla loro localizzazione territoriale.

I predetti piani e programmi sono finanziati attraverso risorse ordinarie 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)

La struttura del PIS è descritta in dettaglio nella Parte Seconda del presente documento.

Lo schema di Contratto di programma Anas 2015

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.

In questa ottica si rafforza la configurazione del CdP come strumento in grado di dare organica ed efficace attuazione alla strategia nazionale e comunitaria, in coerenza quindi con i Programmi operativi che contribuiscono al finanziamento degli interventi.

Lo schema di Contratto di Programma Anas 2015 ha ottenuto il parere favorevole dal CIPE nella seduta del 6 agosto 2015 e prevede investimenti per un totale di 1.115 milioni di euro.

Le nuove opere finanziate dal Contratto per circa 830 milioni di euro sono state selezionate sulla base di criteri quali il completamento della rete "Comprehensive" e "Core" della rete TEN-T (l'intervento sulla Salerno Reggio Calabria e i due previsti sulla E78) e di itinerari in esercizio, il miglioramento della sicurezza stradale, l'integrazione di nodi stradali e autostradali, l'attuazione di

accordi con gli Enti territoriali. Il livello di progettazione costituisce priorità per il finanziamento: quattro delle nuove opere sono già dotate di progetto esecutivo; le altre sei sono a livello di definitivo, per andare tutte e dieci in appalto entro il 2015.

Ulteriori 10 milioni di euro finanziano la progettazione di 16 nuovi interventi che consentiranno l'avvio, nei prossimi anni, di corrispondenti investimenti.

TABELLA 22 NUOVE OPERE FINANZIATE DALLO SCHEMA DI CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS 2015 (mln. euro)

REGIONE	INTERVENTO	PROCEDURA LEGGE OBIETTIVO	STATO PROGETTUALE	COSTO	DISPONIBILITÀ	ASSEGNAZIONE
Lombardia	SS.55. 11-494 "Padana Superiore e Vigevanese" 1° stralcio da Magenta a Vigevano	SI	Definitivo	220,00	102,00	118,00
Piemonte	Comune di Re - Ponte Ribellasca (da km 23+900 a km 29+668)		Definitivo	70,50	0,50	70,00
Liguria	Nuova Aurelia - Variante alla S.S. 1 Aurelia in località Capo Noli		Definitivo	39,90	10,00	29,90
Emilia Romagna	Tangenziale nord di Reggio Emilia 1° Stralcio Tratto S. Prospero Strinati - "Rete 2"		Esecutivo	71,00	-	71,00
Toscana	E78 Tratto 1° Grosseto - Siena - Lotto 4° e Lotto 9°	SI	Definitivo	237,00	-	237,00
Campania	Raccordo Salerno Avellino SS7 e SS7 bis primo lotto da Svincolo di Fratte A3 a Barriera di Mercato San Severino A30 2° stralcio	SI	Definitivo	114,00	-	114,00
Friuli Venezia Giulia	Variante all'abitato di Cividale del Friuli al km 13+900		Esecutivo	5,40	-	5,40
Calabria	Autostrada A3 SA-RC Adeguamento funzionale del collegamento urbano Scilla-Ieracari	SI	Esecutivo	9,97	-	9,97
Calabria	S.S 182 delle Serre Calabre Svincolo Gagliato-Svincolo Satriano compresa Bretella Satriano	SI	Definitivo	54,56	-	54,56
Sicilia	Strada a scorrimento veloce Licodia Eubea - A19. Stralcio Funzionale da svincolo Regalsami ad inizio variante di Caltagirone.		Esecutivo	120,00	-	120,00
TOTALE				942,33	112,50	829,83

73

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							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							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							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							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							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 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 24).

TABELLA 24 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.

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 25 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: Il 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

Il Contratto di programma investimenti di RFI

Il Contratto di Programma recepisce le strategie nazionali e comunitarie di sviluppo infrastrutturale e quindi anche dei relativi Programmi operativi che contribuiscono al finanziamento degli interventi e contrattualizza le risorse per gli investimenti e la manutenzione della rete. . 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 tavola riassuntiva di seguito riportata.

TABELLA 26 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
<i>Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)</i>	0	1.817	1.817	0
<i>Sicurezza ed adeguamento obblighi di legge</i>	1	29.223	5.424	23.800
<i>Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento</i>	2	6.727	3.726	3.000
<i>Proposte RFI per superamento colli di bottiglia</i>	3	5.236	2.232	3.005
<i>Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità</i>	4	98.539	15.496	83.043
<i>Sviluppo infrastrutturale rete AV/AC Torino-Milano-Napoli</i>	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 stanziare 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).

L'attuazione della strategia di sviluppo della rete ferroviaria è declinata nell'orizzonte temporale di medio periodo all'interno del Contratto di Programma attraverso un'articolazione nelle 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.

Nel seguito si fornisce una breve illustrazione delle caratteristiche degli interventi programmati a valere su tali linee.

Mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario

Le esigenze di investimento individuate a valere su questa linea di intervento originano dal monitoraggio dell'incidentalità, in particolare in prossimità dei passaggi a livello e per il dissesto idrogeologico, nonché dalle necessità di adeguamento della sede e degli impianti agli standard tecnici individuati nelle leggi e/o regolamentazioni ministeriali in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie, risanamento acustico e mitigazione del rischio sismico.

Potenziamento del sistema AV / AC e dei valichi alpini

Nell'orizzonte del contratto proseguiranno le attività sui lotti costruttivi già avviati (3^a Valico dei Giovi, Nuovo Valico del Brennero e linea AV/AC Treviglio-Brescia) e verranno avviati ulteriori lotti di potenziamento degli assi Milano-Venezia e della linea AV/AC Napoli-Bari. Nel Contratto vengono altresì recepiti gli

importanti stanziamenti per il finanziamento della fase realizzativa della nuovo collegamento Torino-Lione.

Interventi mirati al superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane

Gli interventi individuati riguardano, a seconda delle specificità delle tratte, la specializzazione delle linee in modo da consentire un ottimale sfruttamento della capacità della linea e/o interventi "leggeri" sugli impianti per limitare le interferenze tra flussi convergenti e sulle linee adottando tecnologie innovative per il distanziamento a 3-4'. Soluzioni infrastrutturali più impegnative, quali raddoppi e quadruplicamenti, sono previste in presenza di limitata capacità residua ed elevata domanda potenziale che non sia possibile soddisfare con interventi tecnologici sull'infrastruttura esistente.

Nell'ambito dei nodi si promuove inoltre l'incremento dei punti di interscambio con altri mezzi di trasporto, quali metropolitane, altre linee ferroviarie e autobus urbani e suburbani, e privato, dotando le fermate anche di adeguati parcheggi. Per migliorare il livello dei servizi delle stazioni sono inoltre programmati interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità ai treni, dei sistemi di Informazione al Pubblico e della mobilità nell'ambito dei terminali. Gli interventi, diffusi sull'intero territorio nazionale, interesseranno progressivamente i terminali con maggiore frequentazione media.

Sviluppo prestazionale dei corridoi merci

Per rendere più appetibile la modalità ferroviaria, il gestore ha programmato, in sinergia con gli operatori logistici, una serie di azioni finalizzate all'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, ai porti e ai principali terminali, volti al superamento del deficit di infrastrutture all'interno degli scali portuali e alla riduzione dei costi dell'"ultimo miglio". Gli obiettivi perseguiti riguardano:

- potenziamento prestazionale dei principali Corridoi europei (sagome e moduli treno)
- potenziamento dei collegamenti fra terminal nazionali e paesi limitrofi
- separazione e ottimizzazione dei flussi per servizio
- posizionamento dei terminali fuori dai centri cittadini
- efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi
- concentrazione traffico su un numero ristretto di impianti e sugli assi forti
- riduzione dei costi "ultimo miglio" ;
- potenziamento dei collegamenti con i porti e gli interporti
- Il miglioramento e ampliamento dei servizi negli impianti.

Nel medio periodo è prevista una razionalizzazione del reticolo merci con concentrazione del traffico sui più rilevanti impianti e linee specializzate per il

traffico merci ed interoperabili, che dovranno essere dotate di idonee caratteristiche geometriche (modulo di linea, sagome cinematiche e pendenze) e tecnologiche (ERTM-S) idonee a soddisfare le diverse tipologie di traffico (autostrada viaggiante, high cubes, casse mobili e semirimorchi) generato/attratto dai principali nodi logistici: porti, centri intermodali e valichi alpini.

Gli investimenti sulla rete riguarderanno pertanto il progressivo adeguamento delle linee merci agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea (allungamento moduli di linea, adeguamento sagome per il transito di autostrada viaggiante o high cubes e attrezzaggio ERTM-S) e alle esigenze del mercato (incremento velocità commerciale sulle principali linee merci e tracce pregiate coordinate a livello di corridoio internazionale). Per l'infrastrutturazione dei porti e terminali intermodali sono previsti potenziamenti sinergici agli investimenti all'interno degli scali realizzati a cura delle autorità competenti. la velocizzazione dei principali assi passeggeri.

Velocizzazione dei principali assi passeggeri

Le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door sono mirate ad elevare le prestazioni, proseguendo con la realizzazione del sistema AV/AC ed intervenendo sui punti singolari della rete convenzionale con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio per consentire l'innalzamento della velocità, e potenziare i collegamenti con i principali aeroporti per favorire l'intermodalità aria-ferro.

Sulle linee della rete convenzionale gli interventi programmati riguardano la progressiva velocizzazione delle linee della rete fondamentale in funzione della valenza commerciale e dell'impegno della linea. Gli interventi prioritari da finanziare si concentrano sui corridoi europei della rete TEN-T e sulle tratte di adduzione alla rete AV/AC e potranno essere programmati per fasi funzionali, privilegiando in prima fase gli interventi tecnologici sulle linee e sugli impianti ed in seconda fase gli interventi più impegnativi sugli impianti e le varianti. Tali interventi finanziati dal Piano, consentono, anche mediante la tecnologia, l'innalzamento delle velocità fino a 200 km/h sulla rete convenzionale.

In relazione al potenziamento dei collegamenti con i principali aeroporti, gli interventi prioritari, inseriti in termini programmatici nel presente Contratto, riguardano il miglioramento dell'accessibilità ai terminal, anche mediante nuove fermate e nuovi collegamenti e/o miglioramento dei collegamenti esistenti, con particolare riferimento agli aeroporti core a maggiore frequentazione.

Nell'orizzonte di lungo periodo l'assetto infrastrutturale della rete prevede la progressiva estensione della rete Alta Velocità / Alta Capacità ed il miglioramento prestazionale dei transiti internazionali e delle linee della rete fondamentale e dei collegamenti agli aeroporti core che potranno così garantire un adeguato feederaggio al sistema AV/AC.

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.

Il Piano, a valle di un percorso di elaborazione che ha previsto anche successivi momenti di condivisione e partecipazione dei principali *stakeholders*, è stato approvato in Consiglio dei Ministri nel mese di agosto 2015.

A fronte di una visione sullo sviluppo del Sistema Mare incentrata sulla capacità di tale Sistema di svolgere una funzione trainante e di stimolo nei confronti dell'intero sistema produttivo nazionale, e dell'individuazione di 10 obiettivi strategici coerenti con tale visione richiamati in precedenza, nel seguito si propone la proposta del Piano in termini di azioni e attività collegate finalizzate al raggiungimento degli stessi obiettivi strategici.

AZIONI	ATTIVITÀ
AZIONE 1 Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui porti di interesse nazionale	1.1. Completamento dello sportello unico dei controlli 1.2. Semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali 1.3. Semplificazione delle procedure per il dragaggio dei fondali 1.4. Recepimento delle direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali
AZIONE 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori	2.1. Definizione di indirizzi nazionali e modalità di assegnazione dei servizi tecnico nautici 2.2. Regolamentazione delle concessioni demaniali e promozione della concorrenza e degli investimenti 2.3. Incremento della competitività del lavoro portuale 2.4. Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali nei punti di ingresso alle frontiere dei porti 2.5. Promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento e il potenziamento del segmento crocieristico
AZIONE 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra	3.1. Semplificazione delle manovre ferroviarie nei porti 3.2. Estensione dei corridoi ferroviari merci (RFC) europei, attivati e in corso di attivazione, sino all'interno dei porti gateway internazionali 3.3. Introduzione del <i>Fast Corridor</i> Ferroviario in scali merci con dotazione e volumi di traffico adeguati 3.4. Misure per la promozione dei collegamenti via mare con accesso ai terminali nazionali strategici per i traffici da e verso i porti del Mediterraneo 3.5. Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare attraverso l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto merci. Misure per la promozione e lo sviluppo dei collegamenti fluvio-marittimi per l'inoltro terrestre delle merci rinfuse e unitizzate in arrivo e partenza dai porti Adriatici.

AZIONI	ATTIVITÀ
AZIONE 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche	4.1. Istituzione delle Aree Logistiche Integrate nelle Regioni in ritardo di sviluppo 4.2. Promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali Misure per l'incentivazione della localizzazione di attività manifatturiere e logistiche nelle aree portuali nazionali e nelle Aree Logistiche Integrate del Mezzogiorno. Incentivazione della ri-utilizzazione delle aree industriali dismesse e di aree disponibili all' interno delle circoscrizioni portuali per la localizzazione di attività manifatturiere e logistico-manifatturiere
AZIONE 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri	5.1. Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti proposti dalla AdSP 5.2. Definizione di progetti sulle reti stradali, ferroviarie e idroviarie nazionali per aumentare la accessibilità nazionale ed internazionale dei porti italiani 5.3. Costituzione di un osservatorio per l'analisi dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti Recupero di servitù militari e aree militari demaniali abbandonate, dismesse o sottoutilizzate
AZIONE 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana	6.1. Digitalizzazione della catena logistica 6.2. Promozione di collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP ed Università e Centri di Ricerca 6.3. Promozione e finanziamento di programmi di alta formazione a livello nazionale Misure legislative atte a consolidare la diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale
AZIONE 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti	7.1. Ipotesi di D.L. che introduca l'obbligo di redazione dei Piani Energetici e Ambientali da parte delle AdSP 7.2. Istituzione di un fondo nazionale GREENPORTS di cofinanziamento iniziative coerenti con i PEA dei Porti da assegnare sulla base di criteri di priorità e premialità. Di concerto con il MISE, introduzione di misure incentivanti per il rinnovo delle flotte nell'ottica di inserire natanti con caratteristiche di <i>green</i> ed <i>energy efficient</i>, in rispetto della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato
AZIONE 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali	8.1. Creazione di un sistema programmabile e bilanciato nell'allocazione delle risorse economiche generate all'interno dei porti del Sistema

AZIONI	ATTIVITÀ
AZIONE 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare	9.1. Riorganizzazione della Direzione Generale della Portualità e della Logistica del MIT con funzioni di monitoraggio e di programmazione del sistema nazionale 9.2. Implementazione di un sistema per il monitoraggio e la pianificazione del sistema nazionale delle portualità, della logistica e del trasporto marittimo 9.3. Istituzionalizzazione di un Forum del partenariato logistico e portuale 9.4. Revisione ed armonizzazione delle norme sulla programmazione dei porti e delle perimetrazioni dell'AdSP 9.5. Promozione del marketing strategico del sistema portuale e logistico italiano Definizione delle norme quadro per la predisposizione dei Piani regolatori e dei POT
AZIONE 10 Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana	10.1. Proposta di un nuovo modello di Governance

Con più diretto riferimento alle attività di sviluppo infrastrutturale, 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 sono stati individuati dalle Autorità portuali circa 150 progetti ritenuti coerenti con il Piano, di cui 30 pronti per il finanziamento. La Presidenza del Consiglio dei Ministri 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.

Gli aeroporti di interesse nazionale

Il 27 agosto 2015, il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, ha approvato, in esame definitivo d'intesa con la Conferenza Stato - Regioni, sentita l'Agenzia del Demanio, con il parere del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari competenti, uno

schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione.

Il decreto individua gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN.

Il provvedimento è finalizzato allo sviluppo del settore all'interno di una governance che contemperi le esigenze della domanda di traffico nazionale e internazionale con quelle di sviluppo dei territori, di potenziamento delle infrastrutture necessarie, di utilizzo proficuo delle risorse pubbliche impiegate e di efficientamento dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale.

L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, si pone, inoltre, in linea con la programmazione nazionale del settore nonché con la razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi.

In linea con l'obiettivo di razionalizzazione del settore, il provvedimento individua dieci bacini di traffico omogeneo, secondo criteri di carattere trasportistico e territoriale. All'interno di questi, identifica 38 aeroporti di interesse nazionale, scelti sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e tipologia di traffico e all'inserimento delle previsioni dei progetti europei della rete Trans-europea dei trasporti.

Tra gli aeroporti di interesse nazionale, viene poi riconosciuta una particolare rilevanza strategica a 12 di essi, tra i quali sono stati individuati tre gate internazionali: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia. I 12 aeroporti di particolare rilevanza strategica sono stati individuati dando priorità agli aeroporti inseriti nella rete centrale Trans-europea - e tra questi, innanzitutto ai gate intercontinental- ed agli aeroporti inseriti nella rete globale Trans-europea con maggiori dati di traffico. Questa, per esteso, la classificazione individuata:

- Dieci bacini di traffico nazionale con 38 aeroporti di interesse nazionale

Nei "dieci bacini di traffico nazionali" individuati, vengono indicati "gli aeroporti di interesse nazionale": Nord Ovest (Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo); Nord Est (Venezia, Verona, Treviso, Trieste); Centro Nord (Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona); Centro Italia (Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara); Campania (Napoli, Salerno), Mediterraneo / Adriatico (Bari, Brindisi, Taranto); Calabria (Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone); Sicilia orientale (Catania, Comiso); Sicilia occidentale (Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa); Sardegna (Cagliari, Olbia, Alghero).

- Dodici aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica

Per ognuno dei dieci bacini, vengono indicati gli aeroporti "che rivestono particolare rilevanza strategica": Milano Malpensa e Torino; Venezia; Bologna, Firenze/Pisa; Roma Fiumicino; Napoli; Bari; Lamezia Terme; Catania; Palermo; Cagliari.

- Tre aeroporti che rivestono il ruolo di gate intercontinentali

Tra questi aeroporti, tre vengono individuati come “aeroporti che rivestono il ruolo di gate intercontinentali”: Roma Fiumicino, quale “primario hub internazionale”; Milano Malpensa; Venezia.

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 prevedeva 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.

La Commissione UE ha approvato 33 progetti su 83 presentati dall'Italia, con un contributo accordato pari a 1.242 milioni di euro.

L'Italia si è posizionata al terzo posto tra i maggiori beneficiari di contributi di questo primo bando CEF, il più ampio in termini finanziari, negli ultimi 20 anni di storia dei finanziamenti dell'Unione europea dei progetti TEN-T.

Il numero di proposte ricevute è stato molto superiore alla disponibilità finanziaria. Grande attenzione è stata posta su progetti chiave di elevato valore aggiunto europeo: progetti transfrontalieri, eliminazione di colli di bottiglia e principali collegamenti mancanti.

Tra i progetti italiani figurano tre progetti ferroviari transfrontalieri che miglioreranno in modo significativo la capacità, efficienza economica e impatto ambientale del trasporto merci e favoriranno un aumento sostanziale dei flussi di passeggeri tra l'Italia e il resto d'Europa: la galleria di base del Brennero, la tratta Milano - Chiasso (per beneficiare del nuovo Tunnel del Gottardo dal 2016), e la sezione transfrontaliera Lione-Torino.

L'accoglimento di tali grandi progetti di "rete" è ovviamente connesso a quello su alcuni "nodi" al fine di contribuire alla crescita del commercio con il resto del mondo. In particolare, beneficeranno del sostegno della CEF i progetti dei porti italiani finalizzati a migliorare la connettività con l'entroterra e potranno dotarsi di strutture ecocompatibili attraverso le Autostrade del Mare.

Un'altra priorità italiana accolta con successo è stata il miglioramento delle condizioni per la navigazione interna (IWW), per sviluppare la multimodalità e l'efficienza dei trasporti, con alcuni progetti sul fiume Po e per l'implementazione del sistema di gestione del traffico IWW - RIS.

Infine, sono stati accolti alcuni progetti per la realizzazione di sistemi di gestione del traffico in tutte i modi di trasporto (come ERTMS, SESAR, ITS) e di promozione di nuove tecnologie volte a migliorare l'efficienza, la sicurezza e le credenziali "verdi" del trasporto.

La principale causa del mancato accoglimento dei restanti progetti è stata la mancanza di fondi complessivamente disponibili; pur trattandosi in molti casi di ottimi progetti, il loro valore aggiunto per l'UE era relativamente più basso rispetto ad altri progetti di qualità altrettanto elevata e alto impatto (ad esempio, il nuovo collegamento ferroviario tra il nodo Bologna e la linea Venezia-Padova; il potenziamento tecnologico delle sezioni ferroviarie nel centro urbano e limitrofe al nodo di Roma; il tratto Bussoleno-Torino-Milano). In altri casi risulta invece necessario migliorare la preparazione e la motivazione della rilevanza strategica delle proposte in relazione alle priorità dell'UE.

Un discreto numero di progetti che non beneficeranno del finanziamento CEF sono in grado di generare entrate finanziarie e potranno quindi beneficiare degli strumenti finanziari innovativi. Prendendo in considerazione l'avvio del programma di EFSI, tale possibilità dovrebbe essere ulteriormente sfruttata, al fine di massimizzare l'impatto delle scarse risorse pubbliche esistenti attirando capitali privati.

In conclusione, a giudizio della Commissione UE la performance dell'Italia nell'ambito del primo bando CEF può essere valutata un successo e un esempio per

quanto riguarda la preparazione di progetti di buona qualità e di alto valore aggiunto per l'UE.

Di seguito alcuni dettagli finanziari degli esiti del bando:

1. Delle 83 proposte italiane trasmesse, di cui 30 con partenariati europei, 33 proposte accolte

2. E' stato proposto un contributo comunitario complessivo pari a accordato Finanziamento accordato: 1.242 milioni di euro

- Per le 9 proposte che coinvolgono esclusivamente beneficiari italiani: 90,7 milioni di euro
- Per le 3 proposte transfrontaliere (tra cui "Studi e Lavori Tunnel ferroviario del Brennero" e "Nuova linea ferroviaria Torino Lione"): 1.054,6 milioni di euro
- Per le 21 proposte multinazionali: 96,6 milioni di euro

3. I principali progetti accolti dalla Commissione (per i dettagli si veda foglio1 - allegato 1):

- Tunnel Base del Brennero (1 progetto studi e 1 progetto lavori): 1.181,5 milioni di euro (IT+AT)
- Nuova linea ferroviaria Torino Lione: 813,8 milioni di euro(IT+FR)
- Progetti marittimi (MOS+porti - Genova, Trieste, Venezia, La Spezia, RAM): 59,4 milioni di euro
- Technological upgrade of the Milano - Chiasso rail section: 41 milioni di euro
- n. 3 Progetti SESAR (ENAV) (Multi-nazionali): 41,4 milioni di euro
- Sistema fluviale Padano-Veneto (2 progetti): 10,5 milioni di euro
- n. 4 progetti ITS stradale e E-call (Multi-nazionali): 10,5 milioni di euro
- ERTMS: 14,0 milioni di euro (Multi-nazionali)
- Altri progetti ferroviari (Milano Malpensa - nazionale, Corridoi ferroviari merci- multi-nazionali): 5,6 milioni di euro
- Progetti innovazione e intermodalità (Interporto Padova- nazionale, E-freight e LNG stradale- multi-nazionali): 5,1 milioni di euro

L'Italia assorbe un co-finanziamento pari a 90.744.789,29 € per progetti puramente nazionali che la porrebbe al nono posto nella classifica dei migliori percettori europei dopo Germania, Francia, Spagna, Belgio, Portogallo, Austria, Paesi Bassi e Gran Bretagna.

Grazie ai progetti transfrontalieri che permettono un ulteriore assorbimento di circa 1.055 mln di Euro ed ai progetti multi-nazionali che vedono la partecipazione del nostro paese in proposte multi-beneficiario in contesti internazionali, si prevede un ulteriore assorbimento di circa 96,6 mln di Euro (per i settori SESAR, ERTMS, ITS, MOS, Ecobonus, Sea Traffic Management, Utilizzo LNG nel settore marittimo ecc). Il valore complessivo dei contributi assegnati all'Italia arriva pertanto a 1.242 milioni di euro, permettendo di collocarsi al terzo posto tra i maggiori percettori di contributo TEN-T.

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 2014¹². 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 mobilitare 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.

¹² 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>.

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 trimestre 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

Un 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.

L'Accordo di Partenariato Italia 2014-2020, trasmesso ufficialmente alla Commissione Europea ad aprile 2014 e adottato il 29 ottobre 2014 dalla Commissione 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.

L'utilizzo dei fondi comunitari a valere sull'OT 7 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 Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020 - approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2015) 5451 del 29 luglio 2015 - prevede un investimento complessivo di 1.843,7 milioni di euro (75% FESR - 25% cofinanziamento nazionale) e 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.

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 e il potenziamento della rete ferroviaria:

- completamento di progetti avviati nella programmazione nazionale 2007-2013
 - o Potenziamento tecnologico nodo di Napoli;
 - o Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto;
 - o Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria;
 - o Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicoocca-Targia;
 - o Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto - Ogliastrillo;
 - o 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:
 - o Potenziamento della linea Napoli-Bari.
 - o 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 concentrandosi in particolare:

- per il quadrante sud orientale della Sicilia, su interventi relativi alla connessione del porto di Augusta con la rete ferroviaria nazionale, ricompresi anche nell'ambito di priorità del CEF;
- per il Polo logistico di Gioia Tauro, completare quanto avviato con l'Accordo di Programma Quadro del 2010;

- per quanto attiene il Sistema pugliese, si dovrà proseguire nella direzione intrapresa nell'ambito delle programmazioni precedenti, ossia potenziando i collegamenti di "ultimo miglio" ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto, con particolare attenzione all'interporto di Bari.
- nell'ambito dell'area campana, sviluppare le connessioni tra i nodi del sistema (Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marcianise) e la Rete TEN-T.

Il PON potrà inoltre promuovere interventi intermodali di "ultimo miglio" ferroviario, così come previsto all'interno del Piano Nazionale degli Aeroporti, nell'Accordo di Partenariato ed in coerenza con la politica UE dei trasporti concentrandosi su interventi di collegamento degli aeroporti strategici nelle regioni meno sviluppate con la rete centrale ferroviaria TEN-T, che ancora non beneficino di tale raccordo.

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:

- sostenere l'implementazione e lo sviluppo dello Sportello Unico Doganale, nell'ottica della creazione di una Single Window nazionale;
- il consolidamento degli interventi attuati e/o avviati nella programmazione 2007-2013, in primis della Piattaforma Logistica Nazionale, ma anche delle piattaforme legate all'ambito del ferro e dell'intermodalità, in stretto coordinamento ed interoperabilità con lo Sportello Unico Doganale;
- realizzazione di piattaforme e di strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone al fine di:
 - o migliorare l'accesso ai servizi di trasporto da parte dell'utenza (merci e passeggeri) attraverso interventi per lo sviluppo di sistemi di monitoraggio ed info-mobilità dei traffici, al fine di fluidificarne ed ottimizzarne i flussi.
 - o promuovere lo sviluppo di soluzioni di planner intermodale che garantiscano informazioni di carattere intermodale per supportare scelte di mobilità sostenibile sia in termini di costi che di impatto ambientale.
 - o identificare modelli standard e standard architetture di riferimento per supportare lo sviluppo integrato ed interoperabile dei sistemi ITS;
 - o predisporre apposite interfacce di comunicazione tra la rete dei trasporti nazionale e quella dei nodi metropolitani.

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 nonché dei Programmi operativi Regionali per quanto attiene agli Assi dedicati alla tematica infrastrutture e trasporti.

Ciò anche in relazione al fatto che, nell'ambito del processo di programmazione strategica del nuovo PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, sulla base di una sollecitazione della Commissione Europea già contenuta nel Position Paper Italia del novembre 2012, nonché nell'Accordo di Partenariato 2014 - 2020, si è contestualmente proceduto ad elaborare un Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA) che indica misure correttive e di capacity building che consentano il superamento delle predette criticità.

L'elaborazione del PRA, al quale si rimanda per una descrizione dettagliata delle azioni natura legislativa, procedurale e organizzativa individuate, 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.

Sulla scorta delle analisi effettuate, il Piano individua gli obiettivi di miglioramento da perseguire - finalizzati in parte alla riduzione dei tempi delle procedure di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ma principalmente rivolti ad un rafforzamento generale della governance del processo attuativo di Programma - ai quali fa corrispondere una pluralità di azioni in grado di incidere significativamente sulle condizioni di debolezza rilevate, agendo sui due piani del *consolidamento della struttura di gestione* e del *rafforzamento delle procedure di attuazione*. Mentre per quanto riguarda le misure rivolte ad implementare l'efficienza della struttura e l'efficacia della sua azione il PRA pone l'accento sul coordinamento interno, sul potenziamento dell'organico e sull'upgrading delle relative competenze professionali, sul fronte attuativo massima rilevanza è attribuita al miglioramento dell'interlocuzione con i beneficiari (RFI, ENAC, Autorità Portuali etc.) che si esplica sia in termini di monitoraggio e controllo rafforzato che mediante specifiche misure di supporto ed affiancamento in relazione a tematiche di particolare complessità, quali quelle afferenti alle procedure di appalto ed al settore degli aiuti di stato. A corollario delle complessive misure finalizzate all'incremento della capacità di realizzazione delle opere previste nei tempi programmati, il Piano di rafforzamento prospetta alcuni interventi di carattere normativo, mirati alla semplificazione legislativa quali la possibilità di sottoporre a V.I.A. il progetto preliminare modificando l'art. il D.Lgs. 152/2006 a partire dall'art. 23 e la valorizzazione dello strumento della Conferenza di Servizi preliminare ai sensi dell'art. 14 bis della L. 241/90 e s.m.i.

Questa iniziativa è peraltro da inquadrare nell'ambito della revisione complessiva delle disposizioni in materia di Conferenza di servizi prospettata dalla legge delega di riforma della P.A. 7 agosto 2015, n. 124 (Riforma Madia)

Si ritiene utile, inoltre, 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.

In primo luogo si fa riferimento al già citato Decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228 ed al ruolo che svolgerà il "Documento pluriennale di pianificazione" (DPP) nel portare a coerenza tutti i piani ed i programmi di investimento per opere pubbliche di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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. 133/2014 cd. 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.

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:

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. 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;
5. 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;

6. 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:

1. 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;

2. 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 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.

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.

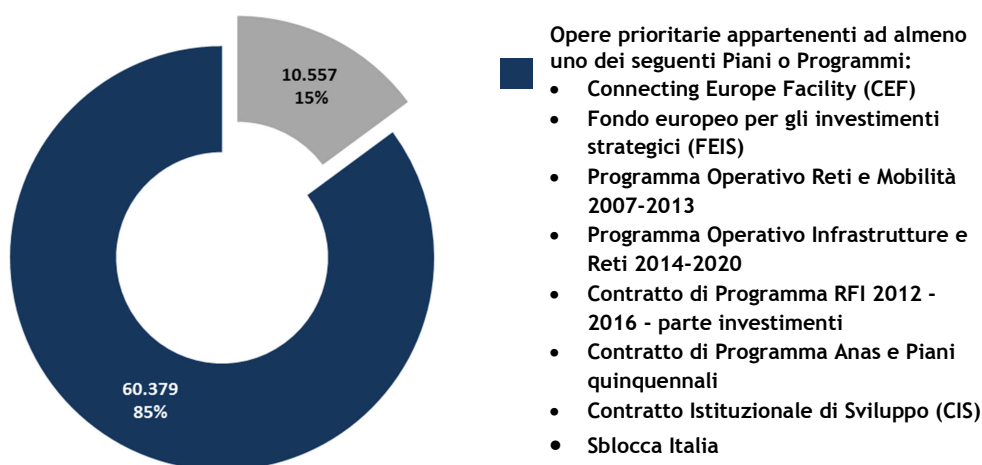
Ai sensi di quanto previsto dall'art. 161, comma 1-bis, del Decreto legislativo n. 163/2006 (Codice degli appalti), l'elenco delle 25 opere prioritarie è contenuto nella tabella riportata nell'allegato 3, dove per ogni opera sono indicati: costo; le coperture finanziarie pubbliche, evidenziando il fabbisogno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

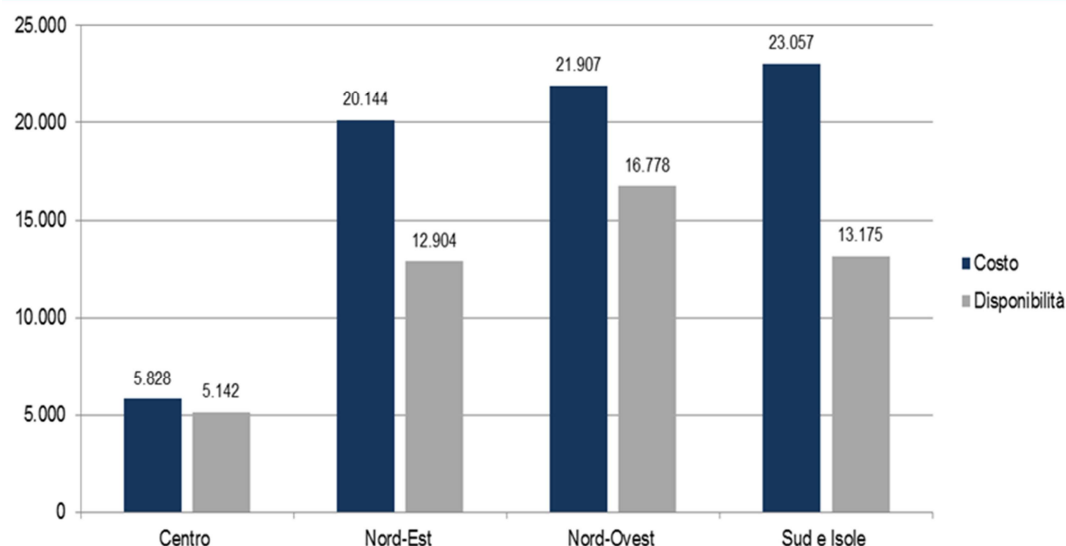
TABELLA 27 OPERE PRIORITARIE – PER SETTORE (mln. euro)

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).

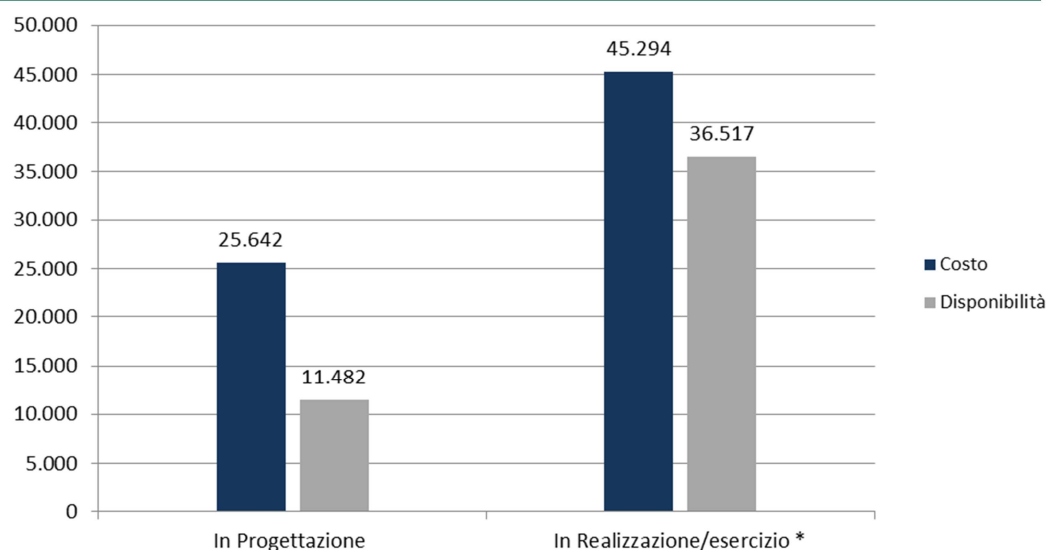
FIGURA 2 OPERE PRIORITARIE – PER DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA (mln. euro)



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, il 60 per cento del costo totale è relativo a opere in realizzazione, mentre per il restante 40 per cento si tratta di opere in progettazione (figura 3).

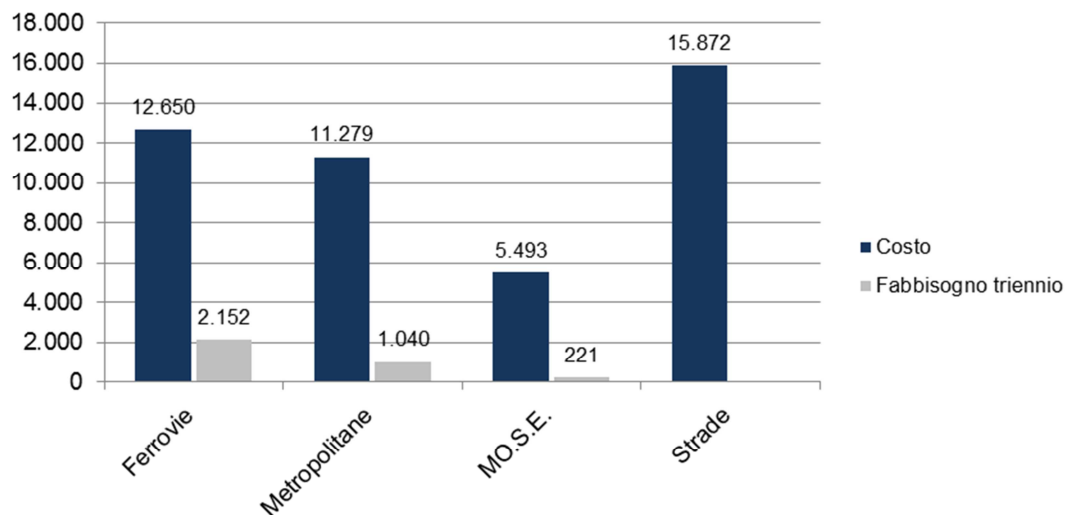
FIGURA 3 OPERE PRIORITARIE – PER STATO DI MATURITÀ FISICA (mln. euro)



(*) 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)



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 finanziamento, la definizione 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 nonché 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 convergono 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/Ślasków
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 - *Hamina/Kotka* - Helsinki - *Turku/Naantali* - Stoccolma - Malmö
Oslo - Göteborg - Malmö - Trelleborg
Malmö - Copenhagen - *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 Vankerhoven (CE) Patrick.Vankerhoven@ec.europa.eu	Contractor : HaCon Ingenieurgesellschaft 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	COORDINA-TOR	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	7,66	50	IT

MODALITY	PROJECT TITLE	COORDINA-TOR	PROJECT AMOUNT (IT)	% CO - FINANCING	IT/UE
LIGURIA					
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		2,60	50	EU
		ERTICO (DE)	0,00		
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

MODALITY	PROJECT TITLE	COORDINA-TOR	PROJECT AMOUNT (IT)	% CO - FINANCING	IT/UE
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
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

MODALITY	PROJECT TITLE	COORDINA-TOR	PROJECT AMOUNT (IT)	% CO - FINANCING	IT/UE
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'estensione alla Croazia	GEIE CORRIDOIO MERCİ 6	1,16	50	EU
RAIL	Rafforzamento ed aggiornamento del Corridoio Ferroviario Merci n.5 - Corridoio Baltico Adriatico	GEIE CORRIDOIO MERCİ 5	0,49	50	EU
RAIL	Rafforzamento ed aggiornamento del Corridoio Ferroviario Merci n.1 - Corridoio Reno Alpi	GEIE CORRIDOIO MERCİ 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	1.570,9 5	40	UE
RAIL	SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA LINEA FERROVIARIANE LIONE- TORINO - TUNNEL DI BASE MONT-CENIS	LTF	1.922,0 0	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			5.687,2 8		
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

Settore	Intervento	Costo	Disponibilità		Fabbisogno triennio	Stato procedurale	Data fine lavori	% avanzamento	RILEVANZA STRATEGICA
			Totali	di cui private					
									Italia
Strade	Pedemontana Lombarda	4.118	4.118	2.873		In Realizzazione	31/12/2021	27,88	Corridoio Mediterraneo
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

Settore	Intervento	Costo	Disponibilità		Fabbisogno triennio	Stato procedurale	Data fine lavori	% avanzamento	RILEVANZA STRATEGICA
			Totali	di cui private					
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 Rebauden- go - Passante ferroviario To- rino	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	
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 Ita- lia
Metropolitane	Servizio Ferroviario Metropo- litano 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 la
Nota di Aggiornamento del
DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA
dai siti Internet
www.mef.gov.it • www.dt.tesoro.it • www.rgs.mef.gov.it

ISSN 2239-0839