

III.5 PORTI E INTERPORTI

FOCUS

Strategie

- Ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali
- Tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale
- Miglioramento accessibilità marittima
- Interventi selettivi per l'ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro

Coerentemente con gli obiettivi e le strategie definite, gli interventi di sviluppo relativi ai porti sono articolati sulla base dei seguenti programmi trasversali:

Aumento selettivo e/o razionalizzazione della capacità portuale e dell'accessibilità marittima: è previsto un aumento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container, laddove necessario per il conseguimento degli obiettivi strategici nazionali, e la possibilità di accogliere navigli di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre.

Attività industriali nei porti: il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali a valore aggiunto nei porti.

Digitalizzazione della logistica e ICT: il programma si inserisce nell'ambito delle azioni già intraprese negli ultimi anni, con risultati eccellenti in termini di efficientamento della catena logistica anche grazie all'implementazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e della Piattaforma Logistica Nazionale.

Il programma va esteso a tutti i porti *core* e *comprehensive* italiani.

In particolare il programma di digitalizzazione della logistica e dell'intermodalità prevede l'affermazione del principio che i PCS (Port Community System) sono nel perimetro della PLN (Piattaforma Logistica Nazionale) digitale e l'applicazione di tale principio nella costruzione e realizzazione del MUPCS (Modello Unico di PCS) che dovrà essere implementato in tutte le ADSP.

Il MUPCS, attraverso la PLN, determinerà la realizzazione di un big data che metterà in condizione il MIT, ferma restando l'autonomia prevista dalla legge, di poter vigilare sulle attività principali delle ADSP.

Per le merci che provengono dall'estero non UE o che sono ivi dirette, il sistema PCS dovrà essere integrato in modo da velocizzare le operazioni di sdoganamento e dovrà essere sviluppato e ampliato un rinnovato corridoio controllato doganale che velocizza il transito nel porto, insieme con l'uscita dalla sperimentazione dello "sdoganamento in mare".

Efficientamento energetico ed ambientale: il programma prevede l'individuazione di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani, per sviluppare le tematiche relative all'efficientamento, al consumo energetico e all'innovazione tecnologica applicata alla riduzione delle emissioni inquinanti.

Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale: il programma ha l'obiettivo di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale intervenendo su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale.

Ultimo miglio stradale: il programma prevede il miglioramento dell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, per agevolare la loro penetrazione di mercato nelle *catchment area* di riferimento.

Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti: il programma prevede di ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, con una serie di interventi coordinati, per conseguire condizioni competitive, efficaci ed efficienti per l'inoltro terrestre dei container, in primo luogo tramite ferrovia. Parallelamente alla dotazione infrastrutturale, è necessario agire anche sulla semplificazione e snellimento delle regole relative ai vari anelli della catena - terminalizzazione, manovra, trazione - nonché su un sistema di incentivi certi, duraturi e proporzionati, che consentano di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili.

Waterfront e servizi croceristici e passeggeri: il programma prevede una serie di interventi di adeguamento dei servizi di accoglienza a terra, e di sviluppo dei terminal crociere laddove necessario, intervenendo anche sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei waterfront urbani.

Sistema Interportuale e dei terminali ferroviari *Inland*

Le criticità riscontrate nel panorama nazionale sul sistema dei nodi ferroviari interportuali e degli *inland* terminal sono riconducibili a deficit di capacità solo in pochi casi. Di conseguenza, gli investimenti necessari in nuovi terminali sono pochi e relativi a terminali prossimi alla congestione.

Anche in questo caso la criticità più diffusa riguarda invece i cosiddetti ultimo e penultimo miglio, in particolare rispetto alla possibilità di accogliere treni di lunghezza standard ed alla scarsa fluidità delle operazioni di manovra primaria e secondaria. Infine, si riscontrano alcune criticità che pregiudicano lo svolgimento di specifiche tipologie di traffico, quali ad esempio le merci pericolose, per la necessità di ottemperare a requisiti ben precisi.

Criticità e fabbisogni si traducono, pertanto, in un **programma di ultimo/penultimo miglio** da declinare, con appositi progetti di fattibilità, secondo quattro tipologie di intervento:

- elettrificazione;
- fluidificazione/velocizzazione delle operazioni di manovra;
- incremento di capacità/modulo/potenzialità di impianto;
- adeguamento nuovi traffici (es. merci pericolose).

Nelle **Tabelle** seguenti, vengono declinati i Programmi portuali con la loro valorizzazione economica e i finanziamenti erogati.

Rispetto a quanto programmato nel 2018, alcuni interventi sono stati conclusi, come evidenziato nel campo "Note".

FIGURA 0.21: INTERVENTI PRIORITARI COMPLETATI E IN CORSO –PORTI

ID	Denominazione	Costo intervento (mln €)	Risorse disponibili (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)	Note
1	Aumento selettivo e/o razionalizzazione della capacità portuale	1.348,03	1.348,03	0	Include i seguenti progetti già completati: - Porto di Genova: Ampliamento terminal contenitori Ponti Ronco e Canepa (45,5 mln €) - Porto di Napoli: Adeguamento della Darsena di Levante a Terminal Contenitore Mediante colmata e conseguenti opere di collegamento (85,37 mln €) - Porto di Piombino: Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per la realizzazione della banchina interna Darsena Nord e del relativo piazzale (17,82 mln €)
2	Accessibilità marittima	575,27	575,27	0	Include i seguenti progetti già completati: - Porto di Livorno (Dragaggio imboccatura sud, II fase), 10mln € - Porto di Piombino: Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo P.R.P. per il rilancio della competitività industriale e portuale: raccordo e prolungamento del molo Batteria (16,44 mln €)
3	Attività industriale nei porti	46,85	46,85	0	

FIGURA 0.21: INTERVENTI PRIORITARI COMPLETATI E IN CORSO –PORTI

ID	Denominazione	Costo intervento (mln €)	Risorse disponibili (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)	Note
4	Digitalizzazione della logistica e ICT	-	-	0	
5	Efficientamento energetico ed ambientale	-	-	0	
6	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	43,80	43,80	0	Completato progetto presso il Porto di Taranto (Riqualificazione della banchina e dei Piazzali in radice del molo polisettoriale), per un valore di 15mln €
7	Ultimo miglio stradale	197,70	197,70	0	Completato progetto presso il Porto di Gioia Tauro (Completamento e sviluppo del comparto Nord-viabilità), per un valore di 20mln €
8	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	94,92	94,92	0	
9	Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	50,16	50,16	0	
TOTALE		2.356,73	2.356,73	0	

III.6 AEROPORTI

FOCUS

Strategie

- Ultimo miglio su ferro
- Tecnologie per l'ampliamento della capacità air side
- Aumento selettivo della capacità per terminal e piste sature o con prestazioni non adeguate

Per quanto riguarda gli investimenti aeroportuali, sono stati delineati i programmi descritti di seguito, che definiscono ambiti di sviluppo relativi, potenzialmente, a tutta la rete.

Gli investimenti sono regolati dal Contratti di Programma, che definisce gli impegni assunti dalle società titolari di concessione nel corso del periodo contrattuale. Gli interventi sono realizzati con finanziamenti a carico di tali società, ma gli effetti degli investimenti si riflettono nelle tariffe aeroportuali: è quindi necessario che siano valutati rispetto ai criteri di interesse generale.

Accessibilità su ferro

Il programma ha l'obiettivo di aumentare l'accessibilità in modalità ferroviaria, per tutti quegli aeroporti che hanno una massa critica adeguata (nel piano di lungo periodo almeno tutti gli aeroporti inclusi nella rete SNIT di 1° livello).

Sviluppo del cargo aereo

Il programma comprende tutti gli interventi a sostegno delle attività del trasporto aereo di merci, con l'obiettivo di recuperare attrattività, sia a livello di interventi infrastrutturali relativi allo sviluppo di nuova capacità, che di interventi volti a risolvere i colli di bottiglia.

Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali

Il programma comprende interventi infrastrutturali volti al miglior sfruttamento della capacità e interventi di natura tecnologica procedurale che consentono un aumento della capacità di gestione dei movimenti (sia nello spazio aereo che nella movimentazione a terra), ottenendo un maggior volume di traffico a infrastrutture fisiche invariate.

Fanno parte della prima tipologia le procedure per agevolare il sequenziamento degli aeromobili riducendo l'emissione di prue di vettoriamento, l'implementazione dello Spazio Aereo Nazionale *Free Route* che, Rispetto all'attuale sistema ATS, basato su traiettorie predefinite e vincolate da punti di riporto prestabiliti, permette agli aeromobili di volare seguendo traiettorie ritenute ottimali (*trajectory-based*) e la definizione di nuovi limiti di separazione European Wake Vortex Re-categorisation (RECAT-EU), con l'obiettivo di ridefinire le categorie di turbolenza e la conseguente separazione minima imposta tra aeromobili aumentando così la capacità delle piste e dello spazio aereo.

In relazione alla seconda tipologia (interventi infrastrutturali), il programma include gli interventi a *taxiways* e stand, che aumentano la capacità di utilizzo della pista, o gli interventi di razionalizzazione dei raccordi e dell'intero sistema di circolazione dei movimenti a terra, allo scopo di incrementare le capacità delle piste attuali e minimizzare i tempi di occupazione delle stesse.

Security e investimenti a supporto del passeggero

Il programma ha l'obiettivo di aumentare i livelli dei controlli di sicurezza e quelli a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e, in genere, la *travelling experience*, favorendo una minore invasività pur con l'aumento degli standard di sicurezza dei viaggiatori. Le aree maggiormente interessate sono quelle dei terminal passeggeri.

Nel seguito vengono riportate le **Tabelle** contenenti, per ognuno dei programmi, il valore economico, i finanziamenti disponibili e il fabbisogno residuo di risorse.

FIGURA 0.22: PROGRAMMI PRIORITARI –AEROPORTI

ID	Denominazione	Costo Intervento (mln €)	Risorse Disponibili (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)	Note
1	Accessibilità su ferro	848	681	167	Gli interventi complementari realizzati all'interno del sedime aeroportuale sono a cura delle società di gestione.
2	Sviluppo del cargo aereo	136	136	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
3	Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali	440	440	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
4	Terminal passeggeri, Security e passengers experience	1.677	1.677	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
	TOTALE	3.101	681	167	

FIGURA III.22 BIS:INTERVENTI PRIORITARI – AEROPORTI						
ID	Denominazione	Descrizione	Costo intervento (mln €)	Risorse disponibili (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)	Note
1	Sviluppo aeroporto di Fiumicino air side and land side	Costruzione di una nuova pista di volo (terza pista) e adeguamento della capacità dei terminal coerentemente con le previsioni di crescita dei passeggeri	542,8	542,8	0,00	Finanziamento tramite tariffa come da CdP
2	Nuova pista aeroporto di Catania	Costruzione di una pista che possa accogliere aerei utilizzati nel medio lungo raggio e infrastrutture connesse	272,2	272,2		Finanziamento tramite tariffa come da CdP
3	Nuova pista aeroporto di Firenze	Nuova pista di lunghezza pari a 2400 metri	101,4	101,4		L'intervento è realizzato oltre che da tariffa come da CdP , in parte con finanziamenti a carico dello Stato e di Enti pubblici; attualmente è in fase di valutazione.

III.7 CICLOVIE

Lo sviluppo di un sistema di ciclovie nazionali, tra le priorità del MIT per rafforzare lo shift modale verso modalità di trasporto sostenibili e compatibili con le esigenze di salvaguardia dell'ambiente e del territorio, interessa tanto le realtà urbane quanto quelle extraurbane. Nel corso degli ultimi anni sono state individuate, in accordo con la rete ciclabile EuroVelo, **quattro ciclovie di interesse prioritario** (lungo gli itinerari 5, 7 e 8 della rete europea). Il percorso di identificazione ha visto il coinvolgimento di enti locali e associazioni di settore, ed ha condotto alla stipula di Protocolli di intesa interistituzionali tra MIT, Mibac, Regioni coinvolte e Comune di Roma.

Il sistema di ciclovie nazionali è stato successivamente integrato con l'inclusione di ulteriori sei ciclovie, e comprende al momento i seguenti percorsi ciclabili:

- **“Ciclovia dell’Acquedotto Pugliese”** da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE), lunga circa 500 km e ricadente nel tracciato previsto dal **percorso 11 Bicalia (Ciclovia dell’Appennino)**; il tracciato non è esattamente riconducibile alla **ciclovia Eurovelo 5** (Ciclovia Romea Francigena), ma ne riprende la logica in merito alle regioni attraversate (Campania, Basilicata, Puglia);
- **“Ciclovia del Sole”** da Verona (VR) a Firenze (FI), lunga circa 668 km (inizialmente di 300 km) e che fa parte del tratto italiano della **Eurovelo 7** (Ciclovia del Sole);
- **“Ciclovia Ven-To”** da Venezia (VE) a Torino (TO), lunga 680 km e che fa parte del tratto italiano della **Eurovelo 8** (Ciclovia del Mediterraneo);
- **GRAB (“Grande Raccordo Anulare delle Biciclette”)**, ciclovia di circa 45 km lungo il patrimonio storico culturale ed artistico del comune di Roma;
- **Anello ciclabile del Garda**, di circa **140 chilometri** e compreso tra Lombardia, Trentino e Veneto;
- **“Ciclovia della Sardegna”** un anello ciclistico di circa **1.200 chilometri** che va da Sassari a S.Teresa di Gallura;
- **“Ciclovia della Magna Grecia”** che attraversa la Calabria e la Sicilia, si sviluppa per circa **1.000 chilometri** da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR);
- **“Ciclovia Trieste Lignano Sabbiadoro Venezia”** della lunghezza di circa **150 chilometri**, che fa parte della dorsale di Eurovelo 8 e si trova nel Friuli Venezia Giulia;
- **“Ciclovia Tirrenica”** da Ventimiglia (IM) a Roma, **700 chilometri** che attraversano la Liguria, la Toscana e il Lazio;
- **“Ciclovia Adriatica”** da Venezia al Gargano, che attraversa per circa **700 chilometri** le regioni di Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo e Molise.

Negli ultimi anni, gli investimenti per la mobilità ciclistica hanno raggiunto cifre importanti. Di seguito si riporta un prospetto contenente le varie misure con previsione di finanziamenti statali alla mobilità ciclistica.

FIGURA 0.23: FINANZIAMENTO STATALE MOBILITÀ CICLISTICA (MLN €)												
Norma	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale
LEGGE 28 dicembre 2015, n. 221, ART.5 C.3 (Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali (Emilia Romagna))	5,00											5,00
LEGGE 28 dicembre 2015, n. 208, ART.1 C.640 (Legge Bilancio 2016)	15,00	37,00	37,00									89,00
LEGGE 11 dicembre 2016, n. 232, ART.1 C.144 (Legge Bilancio 2017)		13,00	30,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00			238,00
LEGGE 11 dicembre 2016, n. 232, ART.1 C.140 (Fondo per gli investimenti - (Legge Bilancio 2017)			5,00	5,00	5,00							15,00
LEGGE 27 dicembre 2017, n. 205, ART.1 C.1072 (rifinanziamento Fondo per gli investimenti - Legge Bilancio 2017)				10,00	15,00	30,00	15,00	15,00	20,00	10,00	35,00	150,00
D.M. 27 dicembre 2017, n.468		4,57										4,57
TOTALE	2036,00	4,57	72,00	55,00	60,00	70,00	55,00	55,00	60,00	10,00	35,00	546,57