

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

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

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

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

Il Piano aeroporti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II.2.2 Gli strumenti Finanziari

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Al fine di canalizzare le predette risorse, l'Italia ha trasmesso un elenco di progetti pubblicato insieme a quelli degli altri Stati membri sul sito della BEI e della Commissione a dicembre 2014¹. 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

Un Piano di interventi realistici e maturi

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

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

Per quanto riguarda l'estensione della rete ferroviaria:

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

- progetti maturi ricadenti nei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) per la realizzazione delle direttrici ferroviarie Napoli-Bari-Lecce-Taranto, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania-Palermo:
 - Potenziamento della linea Napoli-Bari.
 - Potenziamento della linea Catania-Palermo.

- interventi di attrezzaggio con tecnologia ERTMS su linee individuate in coerenza con il Piano di implementazione ERTMS al sud Italia

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

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

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

Interventi in materia di Intelligent Transport System prevalentemente rivolti a:

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

Misure per incrementare la capacità di realizzazione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAGINA BIANCA

PARTE SECONDA

IL QUADRO GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

PAGINA BIANCA