

La durata delle consultazioni è fissata in 4 mesi (prorogabili di ulteriori 2 mesi nel caso di comprovata necessità). Il dibattito pubblico è preceduto da una fase dedicata alla progettazione del processo decisionale della durata massima di 1 mese.

Il dibattito pubblico, organizzato e gestito in relazione alle caratteristiche dell'intervento e alle peculiarità del contesto sociale e territoriale di riferimento, consiste in incontri di informazione, approfondimento, discussione e gestione dei conflitti, in particolare nei territori direttamente interessati dall'opera e nella raccolta di proposte e posizioni da parte di cittadini, associazioni, istituzioni.

Tutto il processo è gestito da una figura terza che svolge il proprio compito in autonomia ed è equidistante dagli interessi in gioco; nello specifico, il coordinatore è selezionato dal proponente dell'opera attraverso procedure di evidenza pubblica. Possono partecipare alla gara soggetti di comprovata esperienza e competenza nella gestione di processi partecipativi, ovvero di gestione ed esecuzione di attività di programmazione e pianificazione in materia infrastrutturale, urbanistica, territoriale e socio economica. Non possono partecipare alla selezione i soggetti che risiedono nei territori dove l'opera è prevista.

Al termine del dibattito il coordinatore presenta una relazione dove è indicato l'andamento del dibattito, le proposte e le questioni emerse. A sua volta, il proponente dell'opera elabora un proprio dossier conclusivo in cui evidenzia la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportate al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte.

Affinché possa essere attuato il dibattito pubblico è necessario nominare una Commissione nazionale per il dibattito pubblico. Questa ha il compito di:

- monitorare il corretto svolgimento dei dibattiti pubblici;
- esprimere raccomandazioni ed elaborare linee guida;
- pubblicare su una apposita sezione del sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutta la documentazione relativa ai vari dibattiti, al fine di garantire una idonea e tempestiva pubblicità ed informazione;
  - presentare alle camere, ogni 2 anni, una relazione sull'andamento dei dibattiti e proporre correttivi.

Questa Commissione è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ed è formata da 15 componenti: 3 rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri; 2 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; 1 rappresentante per i Ministeri dell'Ambiente, Beni culturali, Sviluppo economico, Salute, Giustizia; 2 rappresentante per la Conferenza Stato Regioni; 1 per l'Unione delle Province Italiane; 2 per l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani; 3 eventuali esperti nominati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti su proposta della Commissione.

Gli enti territoriali sono presenti nel processo di dibattito pubblico con un ruolo attivo all'interno della Commissione nazionale e contribuiscono al buon andamento di ciascun dibattito segnalando eventuali criticità e proponendo eventuali soluzioni migliorative.

**FIGURA IV.1.4.1: TIPOLOGIE E SOGLIE DIMENSIONALI DELLE OPERE SOTTOPOSTE A DIBATTITO PUBBLICO**

TIPOLOGIE DI OPERE	SOGLIE DIMENSIONALI
Autostrade e strade extraurbane principali. Strade extraurbane a quattro o più corsie o adeguamento di strade extraurbane esistenti a due corsie per renderle a quattro o più corsie.	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 15 km e comunque con un valore di investimento pari o superiore a 500 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza.	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 30 km e comunque con un valore di investimento superiore a 500 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Aeroporti.	Opere che riguardano nuovi terminali passeggeri o merci, o nuove piste di atterraggio e decollo superiori ai 1.500 metri di lunghezza e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti collegati con la terraferma e l'esterno dei porti, che possono accogliere navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.	Opere che comportano una superficie interessata dall'intervento superiore a 150 ha e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Interventi per la difesa del mare e delle coste.	Opere che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 50 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.
Piattaforme di lavaggio delle acque di zavorra delle navi.	Opere off-shore che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 150 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.
Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche, comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.	Opere che comportano costi degli stabilimenti e delle infrastrutture superiori ai 300 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Elettrodotti aerei.	Linee elettriche aeree di tensione pari o superiore a 380 kV e con tracciato di lunghezza superiore a 40 km.
Impianti destinati a trattenere, regolare o accumulare le acque in modo durevole.	Impianti con altezza superiore a 30 metri o che determinano un volume di invaso superiore a 40 milioni di metri cubi.
Opere che prevedano o possano prevedere trasferimento d'acqua tra regioni diverse e ciò travalichi i comprensori di riferimento dei bacini idrografici istituiti a norma della legge 18 maggio 1989, n. 183.	Opere che prevedono trasferimenti di portata uguale o superiore a 4 m <sup>3</sup> /s.
Infrastrutture ad uso sociale, culturale, sportivo, scientifico o turistico.	Opere e infrastrutture che comportano investimenti complessivi superiori a 300 milioni di euro al netto di IVA, del complesso dei contratti previsti.
Impianti insediamenti industriali e infrastrutture energetiche.	Opere che comportano investimenti complessivi superiori ai 300 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.

Fonte: DPCM 10 maggio 2018, n.76.

**FOCUS**

**I contenuti essenziali del decreto sul dibattito pubblico**

**Quando si apre:** nella fase di elaborazione del progetto di fattibilità quando le alternative progettuali sono ancora non definite.

**Su quali opere:** è obbligatorio per opere di una certa rilevanza economica, tra i 300 e 500 milioni di euro, ed a seconda della tipologia di intervento. Il dibattito pubblico è obbligatorio anche su richiesta delle amministrazioni centrali, degli enti territoriali o dei cittadini.

**Quanto dura:** 4 mesi (prorogabili di ulteriori due mesi nel caso di comprovata necessità). Il dibattito pubblico è preceduto da una fase dedicata alla progettazione del processo decisionale della durata massima di 1 mese.

**Come si svolge:** consiste in incontri di informazione, approfondimento, discussione e gestione dei conflitti. In particolare, nei territori direttamente interessati dall'opera e nella raccolta di proposte e posizioni da parte di cittadini, associazioni, istituzioni.

**Chi lo gestisce:** è gestito da una figura terza individuata dal proponente dell'opera attraverso procedure di evidenza pubblica.

**Come si conclude:** il coordinatore presenta una relazione sintetica ed il proponente dell'opera elabora un proprio dossier conclusivo in cui evidenzia la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche apportate al progetto nonché le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte.

**La Commissione nazionale per il dibattito pubblico:** la Commissione ha il compito di: monitorare il corretto svolgimento dei dibattiti pubblici; esprimere raccomandazioni e elaborare linee guida; pubblicare sul sito internet del MIT tutta la documentazione relativa ai vari dibattiti; presentare alle camere, ogni 2 anni, una relazione sull'andamento dei dibattiti e proporre correttivi.

**Il ruolo degli enti territoriali:** sono presenti con un ruolo attivo all'interno della Commissione nazionale e contribuiscono al buon andamento di ciascun dibattito segnalando eventuali criticità e proponendo eventuali soluzioni migliorative.

## IV.1.5 LE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

Attualmente la dotazione autostradale del Paese è pari a circa 6.950 chilometri, di cui 5.880 sono assentiti in concessione a 22 società sulla base di atti convenzionali. In conseguenza delle operazioni di fusione aziendale perfezionate, alcune società risultano titolari di più rapporti concessori, che rimangono comunque autonomi. È il caso ad esempio della concessione relativa all'Autocamionale della Cisa, incorporata nella società SALT Spa, e della concessione autostradale Torino-Savona A6, incorporata nella società Autofiori Spa.

In attuazione del principio di federalismo stradale, introdotto nel comma 289 dell'articolo 2 della legge finanziaria 2008, l'ordinamento nazionale ha previsto anche l'esecuzione di tratte autostradali regionali per le quali la funzione di soggetto concedente è esercitata da società miste, partecipate in misura paritaria da ANAS e dalle Regioni. Le tratte autostradali regionali attualmente in esercizio sono costituite dal collegamento autostradale Milano-Bergamo-Brescia (Brebemi), per un'estensione di 62 chilometri, e dalla tangenziale est esterna di Milano (TEEM), per un'estensione di 33 chilometri. Sono invece in fase progettuale o di esecuzione ulteriori autostrade regionali come la Pedemontana lombarda, di cui il lotto funzionale di 41 chilometri è in esercizio, la Pedemontana veneta e l'Autostrada cispadana. La rete con caratteristiche autostradali include inoltre 953 chilometri di tratte gestite in regime di libera circolazione da ANAS Spa.

Le concessioni si caratterizzano per una marcata frammentarietà e disuguaglianza dimensionale delle tratte gestite, che variano dai 22 chilometri della tangenziale di Napoli agli oltre 2.857 chilometri per la società Autostrade per l'Italia Spa. Per garantire in prospettiva l'applicazione di modelli concessori maggiormente efficienti l'Autorità di regolazione dei trasporti ha condotto uno studio sugli ambiti ottimali delle tratte, dal quale è emerso il raggiungimento di dimensioni. Tale parametro è stato considerato come riferimento nelle procedure di gara in corso che riguardano il riaffidamento delle autostrade A10 e A12, nonché delle autostrade A5 e A21.

Relativamente ai profili gestionali, gli ultimi dati aggregati disponibili sono riferibili all'anno 2018 ed evidenziano una domanda di traffico pari a 83 miliardi di chilometri percorsi, con una differenza minima rispetto al 2017. Appare utile evidenziare che la flessione della domanda verificatasi fino al 2013, per effetto della sfavorevole congiuntura economica, risulta integralmente recuperata con volumi corrispondenti al periodo pre-crisi. Il trasporto su strada risulta ampiamente la modalità più impiegata e riguarda oltre l'80 per cento dei trasferimenti delle merci e delle persone.

Con l'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione globale del COVID-19, la domanda è entrata in una nuova situazione di grave crisi, con i traffici veicolari che nei soli primi 3 mesi del 2020 hanno subito in media una contrazione del 70 per cento.

I ricavi netti da pedaggio generati dall'intero settore nel 2018 ammontano a 6.078 milioni di euro, in aumento del 3 per cento circa rispetto all'esercizio precedente per effetto della favorevole dinamica della domanda di traffico. I livelli tariffari applicati agli utenti invece non hanno subito modifiche nel 2019 e nel 2020, con la sola eccezione di alcune tratte marginali. I ricavi di settore riferibili alle gestioni accessorie sono quantificabili mediamente in 450 milioni di euro annui. Una quota parte dei ricavi da pedaggio è devoluta allo Stato in attuazione delle norme di legge, che prevedono la corresponsione di un canone di concessione, pari al 2,4 per cento, di un canone per le attività collaterali e, per alcune società, di un corrispettivo previsto contrattualmente. Tutte le entrate corrisposte nel 2018 per le richiamate voci ammontano a complessivi 873 milioni di euro. Considerando anche l'incidenza delle imposte dirette e indirette, le entrate statali rivestono circa il 35 per cento delle entrate da pedaggio. I costi di produzione si attestano a circa 3.117 milioni di euro e, nel corso del 2018, hanno registrato un incremento del 3 per cento su base annua.

La spesa per le manutenzioni nel 2018 è risultata pari a 727 milioni di euro, in linea con i valori degli anni precedenti. In conseguenza delle disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai concessionari nel mese di novembre 2020, i programmi di manutenzione ordinaria per l'anno 2020 contemplanò un significativo incremento di spesa rispetto agli anni precedenti, che è attualmente previsto in 1 miliardo di euro, con una variazione percentuale in aumento rispetto ai valori medi degli anni precedenti di circa il 30 per cento.

La spesa per investimenti nel 2018 si attestata attorno ai 983 milioni di euro e ha registrato un incremento di circa il 2,6 per cento rispetto al 2017. I dati storici evidenziano investimenti superiori agli anni precedenti che risentono della spesa connessa al potenziamento della tratta Bologna-Casalecchio-Barberino (la cosiddetta «variante di valico»). L'avanzamento di spesa per investimenti relativi a

nuove realizzazioni risulta strettamente connesso al perfezionamento delle procedure approvative, con il coinvolgimento di una pluralità di amministrazioni.

I rapporti concessori vigenti traggono origine negli affidamenti attuati in forma diretta dallo Stato già negli anni Sessanta e successivamente rinnovati per recepire le modifiche normative intervenute e nuovi impegni di investimento resi necessari in ragione di specifiche esigenze del territorio, ovvero dell'evoluzione della domanda di traffico.

Con la legge n. 729 del 1961 è stata regolata la costruzione della maggior parte della rete autostradale, che è stata eseguita attraverso operatori economici pubblici o comunque riconducibili ad enti pubblici.

Con l'articolo 10 della legge n. 537 del 1993 è stata sancita la natura privata dell'attività svolta dalle società concessionarie autostradali e la contestuale esclusione della garanzia dello Stato per la contrazione di mutui. A seguito della richiamata disposizione la partecipazione pubblica nelle società concessionarie autostradali è stata progressivamente sostituita dalla partecipazione degli operatori privati, sia attraverso le operazioni di dismissione di partecipazioni operate direttamente dallo Stato, sia mediante l'acquisizione di quote detenute da una molteplicità di enti pubblici.

Per adeguare la gestione dei rapporti concessori alla mutata natura degli operatori, l'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, ha demandato al CIPE l'emanazione di norme rivolte alla revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, anche alla revisione delle tariffe autostradali. Le delibere di regolazione del CIPE in materia tariffaria improntate al principio del price cap sono state recepite nello schema di convenzione novativa, approvato con prescrizioni e raccomandazioni dal Consiglio di Stato e utilizzato come riferimento unitario per tutti gli aggiornamenti degli atti convenzionali, intervenuti dapprima con Autostrade Spa nell'agosto 1997 e, successivamente, per le restanti società concessionarie autostradali.

Durante il primo decennio degli anni Duemila gli atti convenzionali sono stati ulteriormente integrati per recepire le disposizioni introdotte dall'articolo 21 della legge n. 47 del 2004, che ha anche approvato il IV atto aggiuntivo della convenzione di Autostrade per l'Italia Spa, nel frattempo subentrata ad Autostrade Spa. Con la legge n. 296 del 2006 il settore autostradale è stato nuovamente riformato, prevedendo anche un nuovo regime sanzionatorio tariffario. Le disposizioni della legge n. 296 del 2006 sono state trasfuse nello schema di convenzione unica, che ha assunto valenza conservativa per i profili preesistenti delle convenzioni originarie e innovativa per gli elementi aggiuntivi. L'efficacia di tali atti convenzionali, in deroga al procedimento ordinariamente previsto, è stata stabilita mediante una specifica disposizione di legge: l'articolo 8-duodecies del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, introdotto in sede di conversione in legge del decreto.

La sovrapposizione delle norme e il loro non adeguato coordinamento hanno di fatto determinato un contesto di riferimento eterogeneo, con condizioni divergenti e differenti elementi di complessità applicativa. La permanenza di un quadro convenzionale diseguale ha generato incertezza nell'osservanza degli obblighi convenzionali, con un incremento esponenziale delle iniziative assunte in sede giudiziale dai concessionari contro i provvedimenti adottati dal concedente. Tali profili di criticità sono stati evidenziati da ultimo anche nell'indagine recentemente conclusa dalla Corte dei conti che ha osservato la sussistenza di pattuizioni contrattuali di

particolare favore per le società concessionarie e distoniche rispetto al quadro ordinamentale di riferimento.

Nel documento “*Le concessioni autostradali*” redatto dalla Corte dei Conti, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato, con Deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18, analizza le modalità di realizzazione e i costi dell’assetto in vigore, per verificarne l’impatto sulla finanza pubblica e sulle scelte dell’utenza anche in considerazione del fatto che, fin dagli anni Novanta, le Autorità indipendenti lamentano la mancata apertura al mercato delle concessioni e l’opacità nella loro gestione, non essendo state le convenzioni di affidamento, fino all’anno passato, rese pubbliche. Serrato, nel corso degli anni, è stato anche il confronto con l’Unione europea per ottenere deroghe all’affidamento tramite gara. In tale contesto, nel 2018 è stata anche limitata al 60 per cento la percentuale di affidamenti esterni cui le concessionarie sono obbligate, in deroga alla disciplina di maggior rigore dettata per gli altri settori. Il mantenimento dello status quo ha talvolta accentuato le inefficienze riscontrate nel sistema ed anche le procedure per le nuove concessioni sono state spesso lunghe e intraprese dopo la scadenza delle vecchie convenzioni creando ulteriore confusione nel settore. Per quanto il d.l. n. 109/2018 abbia previsto la costituzione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa), questa, ad oggi, ancora non è operativa.

In tale contesto si inseriscono le iniziative normative introdotte con il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 dirette, in ossequio ai principi di trasparenza, chiarezza, semplicità e omogeneità di applicazione, ad affermare la prevalenza dell’interesse pubblico relativo alla piena sicurezza e funzionalità della rete autostradale.

Si è definito, in particolare, il percorso da seguire in caso di decadenza, revoca o risoluzione di una concessione autostradale, ristabilendo un contesto di maggior certezza e omogeneità di condizioni, in coerenza con gli obiettivi programmatici dell’indirizzo politico. Le nuove disposizioni trovano applicazione in tutte le fattispecie per le quali il modello concessorio dovesse risultare non più coerente con le finalità di interesse pubblico e, in conseguenza, dovesse risultare necessario procedere alla realizzazione o gestione delle infrastrutture secondo un altro schema operativo. Si prevede anche che, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l’affidamento a nuovo concessionario e per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS Spa possa assumere la gestione delle infrastrutture stradali e autostradali, ivi incluse quelle a pedaggio.

Inoltre, si è disciplinato il caso in cui l’estinzione della concessione derivi da un inadempimento del concessionario, prevedendo che la regolazione dei rapporti economici sia definita ai sensi dell’articolo 176, comma 4, lettera a), del decreto legislativo n. 50 del 2016 (codice degli appalti). È stato, infatti, previsto che al concessionario possa essere riconosciuto il valore delle opere realizzate, maggiorato degli oneri accessori al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l’opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i soli costi effettivamente sostenuti.

Al contempo, mediante la previsione normativa, si è provveduto ad assicurare l’uniformità delle diverse concessioni, prevedendo la sostituzione automatica di tutte quelle clausole convenzionali approvate per legge di contenuto difforme e che, mediante un sostanziale ribaltamento del rapporto tra tutela dell’interesse

privato e tutela dell'interesse pubblico, riconoscevano un trattamento di assoluto favore per il concessionario, ancorché gravemente inadempiente ai propri obblighi.

Gli Atti che regolano le concessioni autostradali stabiliscono che al termine di ciascun periodo regolatorio della durata 5 anni si proceda all'aggiornamento dei Piani Economico Finanziari (PEF). In occasione di ciascun aggiornamento, viene assicurato l'adeguamento del piano di investimenti e alla riprogrammazione dei parametri tecnico - economici, sulla base delle stime periodicamente riviste. Nella stessa sede è effettuata la determinazione dei livelli tariffari futuri che consentono il raggiungimento delle condizioni di equilibrio economico.

La Delibera Cipe n. 39/2007 come integrata dalla Delibera n. 27/2013, stabilisce che l'aggiornamento debba avvenire "entro il 30 giugno del primo esercizio del nuovo periodo regolatorio". A decorrere dal 1° gennaio 2019 si rende necessario procedere all'aggiornamento del Piano finanziario per n. 10 società a cui si aggiungono n. 5 società con periodo regolatorio scaduto nel 2017.

Il decreto-legge n. 109/2018 convertito in legge n. 130/2018 ha integrato la normativa Cipe stabilendo che anche per le società concessionarie vigenti si applichi il nuovo regime tariffario definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

In osservanza al nuovo contesto di riferimento la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (DGVCA) ha richiesto alle Società Concessionarie interessate la predisposizione di Piani finanziari conformi alla nuova disciplina dell'Autorità. Tale istanza non ha avuto riscontro anche in considerazione delle azioni avviate dalle Società concessionarie in sede giudiziaria volte all'annullamento delle Delibere regolatorie emanate dall'ART. Nelle more del perfezionamento degli Atti, la DGVCA ha comunque disposto la prosecuzione dei lavori già assentiti in concessione, fatta salva la successiva definizione dei rapporti economici.

Per le società interessate dall'aggiornamento del Piano finanziario il decreto legge del 30 dicembre 2019 n. 162 ha stabilito la sterilizzazione degli adeguamenti tariffari maturati nel 2020 e ha introdotto un cronoprogramma della procedura di aggiornamento imponendo la presentazione dei Piani finanziari entro il 30 marzo 2020 e la conclusione della procedura entro e non oltre il 31 luglio 2020.

I termini di aggiornamento dei Piani finanziari sono stati ulteriormente posticipati in applicazione delle misure di governo straordinarie connesse all'emergenza sanitaria da COVID-19. La presentazione delle proposte di Piano finanziario è stata correlata al termine della emergenza. In sede istruttoria le amministrazioni dovranno altresì valutare gli effetti economici derivanti dalle limitazioni alla circolazione imposte e definire criteri per la ripartizione del rischio.

Entro il corrente anno potranno inoltre essere definiti i contenziosi giudiziari attivati dai concessionari avverso le delibere regolatorie dell'ART, ristabilendo, in tal modo un contesto di maggiore certezza procedurale.

#### **IV.1.6 LA GOVERNANCE PORTUALE**

Con l'approvazione ed adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) del 2015, è stata tracciata la strategia di sviluppo nazionale per il settore, e le relative azioni volte ad implementarla. Tra le dieci azioni

proposte dal piano, ve ne erano alcune che, di fatto, prevedevano una vera e propria riforma della governance portuale, delle modalità di coordinamento tra porti, delle procedure di controllo e di gestione dei servizi portuali e di accesso ai porti. Nel seguito del paragrafo si traccia lo stato dell'arte, o meglio lo stato di attuazione di tali riforme.

La prima e più importante misura attuativa è stata il D.Lgs. 169 del 2016, concernente la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84. Il decreto, successivamente integrato e corretto dal D.Lgs. 232/2017, introduceva alcune importanti novità, tra cui:

- l'integrazione delle allora 24 Autorità Portuali in sole 15 Autorità di Sistema Portuale;
- la riforma degli organi di governo portuali, con la previsione di un comitato di gestione molto snello, affiancato da un organo consultivo (organismo di partenariato della risorsa mare) in luogo dei Comitati Portuali
- la istituzione di una Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti ed avente l'obiettivo di coordinare ed armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche delle diverse Autorità;
- la razionalizzazione delle procedure amministrative, doganali e di controllo tramite l'istituzione di due specifici "Sportelli", ossia lo Sportello Unico Amministrativo (per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche) e lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (volto a coordinare e razionalizzare l'attività di verifiche e controllo dei numerosi soggetti istituzionali ad essi preposti).

A distanza di quasi cinque anni dall'adozione del PSNPL e di quattro anni dalla riforma della 84/94, numerose sono state le azioni implementate, spesso con risultati molto positivi:

- l'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale e dei relativi organi di governo (comitato di gestione) e consultivi (organismo di partenariato risorsa mare regolamentato con DM del 18 novembre 2016) sebbene per certi versi possano considerarsi ancora in fase di rodaggio, sembrano comunque fornire una risposta adeguata alle esigenze che le avevano ispirate, ossia di snellimento della catena di comando e di superamento almeno parziale del "municipalismo portuale";
- alcune misure di semplificazione ed efficientamento delle procedure quali:
  - il cosiddetto "sdoganamento in mare" (*pre-clearing*), ossia lo sdoganamento anticipato delle merci effettuato mentre la nave è in navigazione, verso il porto di destinazione finale, attraverso l'invio telematico del manifesto doganale. Disciplinato dall'Agenzia delle Dogane con Note n° 63077RU/14, 53187/15, 41966/16 e 92100/17, è stato già attivato con ottimi risultati in oltre 15 porti. La procedura di *pre-clearing* viene implementata attraverso la stretta collaborazione con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; in particolare gli Uffici territoriali della Guardia Costiera assicurano, mediante i sistemi di monitoraggio del traffico marittimo in dotazione, la costante verifica della rotta seguita dalla nave su cui è stata attiva la procedura al fine di accertarsi che la stessa proceda

direttamente verso il porto di destinazione, senza alcuna alterazione. La procedura di *pre-clearing* viene avviata a livello di singolo porto mediante accordo sottoscritto tra il locale Ufficio delle Dogane e la Capitaneria di Porto competente. Relativamente allo sdoganamento in mare, si evidenzia anche che il PON IER 14-20 finanzia il progetto “PROG. 04 - Evoluzione della National Maritime Single Window e dell'e-manifest con estensione dello sdoganamento in mare” con un importo di 6.451.923,12 euro ammessi sul PON I&R. L'intervento intende realizzare:

- i. la piena interoperabilità tra i sistemi lato mare delle Capitanerie di Porto (*Port Management Information System, di seguito PMIS*) e dell'Agenzia delle Dogane e dei monopoli (Automazione Integrata Dogane Accise, di seguito AIDA) per la creazione di Single Window Nazionale (completando gli interventi necessari a dare piena attuazione alla Direttiva CE 2010/65/UE). In questo ambito si implementerà il nuovo modello di e-manifest (Manifesto delle merci elettronico) che comporta anche la necessaria reingegnerizzazione dei processi doganali di importazione e controlli che sono strettamente collegati nel flusso di tracciabilità e di automazione dei processi doganali;
  - ii. l'estensione dello sdoganamento in mare ad altre tipologie di navi e merci, che caratterizzano i flussi merci dei porti del Meridione. Ovvero merci alla rinfusa solide e liquide (i.e. granaglie, idrocarburi, ecc.) trasportate con navi cisterna e veicoli nuovi trasportati con navi Ro-Ro;
- lo “sdoganamento a destino” tramite i Fast-Corridor ferroviari, stradali ed intermodali, che consentono appunto di sdoganare direttamente a destino merci containerizzate arrivate via mare senza aprire la procedura di transito doganale. Un nuovo disciplinare quadro è stato recentemente rilasciato dall'Agenzia delle Dogane con la Nota n° 42621/RU del 30.4.2019 al fine di superare i rilievi che la Commissione Europea aveva sollevato sulla precedente disciplina dei fast corridor inizialmente introdotta nel 2015 con Note n° 44053/RU/2015 e 53313/RU/2015;
  - lo sviluppo del Port management Information System del Corpo delle Capitanerie di porto: sistema informativo per la gestione amministrativa delle attività portuali di cui all'articolo 14-bis del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni. All'attualità il sistema PMIS è operativo nei 38 maggiori porti nazionali e consente di gestire in formato elettronico oltre il 70% delle formalità trasmesse alle Capitanerie di porto in corrispondenza dell'arrivo e partenza delle navi;
  - il pacchetto su escavi e dragaggi (Art. 78 L 221/2015, DM Ambiente 172 e 173/2016) che ha contribuito a chiarire il quadro regolamentare ed a semplificare le procedure;
  - la semplificazione delle manovre ferroviarie in porto, grazie alle “Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria” di cui alla Delibera n° 18/2017 della A.R.T. che è stato possibile applicare agli ambiti portuali di La Spezia, Venezia, Livorno, Ravenna e Trieste;
- gli incentivi dedicati all'intermodalità strada-mare (Marebonus) di cui al DM 13.09.2017 n. 176 e DD 13.12.2017, prorogati nella ultima manovra finanziaria

anche per il 2021, così come del resto avvenuto per gli incentivi all'intermodalità ferroviaria (Ferrobonus) ed al trasporto ferroviario delle merci (cosiddetto "Sconto Pedaggio" o "Norma Merci" o "sconto traccia");

- l'inserimento nel CdP di RFI di uno specifico capitolo per i progetti di "ultimo miglio ferroviario nei porti".

Accanto a ciò vanno però evidenziate anche quelle misure particolarmente rilevanti che non hanno ancora trovato piena attuazione o che non hanno ancora dato i risultati positivi attesi, tra queste:

- istituzione della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Con l'Art. 22-bis del DL 119 del 23/10/2018 successivamente convertito in Legge con modificazioni dalla L. n. 136 del 17 dicembre 2018, è stata modificata la suddivisione dei porti in AdSP fatta inizialmente dal D.Lgs. 169/2016. In particolare, quella che inizialmente veniva individuata come AdSP del Mar Tirreno Meridionale, Ionio e dello Stretto, è stata scissa in due, ossia l'AdSP del Tirreno Meridionale e Ionio (a cui fanno capo i porti di Gioia Tauro - già sede della AdSP definita originariamente - Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia e l'AdSP dello stretto con i Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Per effetto di questa modifica le Autorità di Sistema Portuale diventano complessivamente 16 ed una di queste non avrebbe sede in un Porto classificato come Core<sup>11</sup> nelle reti TEN. Al di là del problema di classificazione che renderebbe di nuovo divergenti le classificazioni operate con lo SNIT e quelle definite in ambito europeo, questo ripensamento ha comunque avuto come immediata conseguenza una ancora non completa implementazione del nuovo assetto di governance delle nuove AdSP, anche a causa delle incertezze legate alla mancanza di accordo con e tra gli Enti Regione coinvolti ed il relativo ricorso alla corte costituzionale che ancora risulta pendente ed il cui esito potrebbe ancora una volta cambiare le carte in tavola e ritardare ulteriormente la completa attuazione delle AdSP e la loro piena operatività.
- la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP ha avuto in questi quattro anni un funzionamento discontinuo che non ne ha consentito l'entrata a regime ed il pieno espletamento della principale funzione di coordinamento ed armonizzazione a livello nazionale delle scelte strategiche. Il primo ed importante passo su cui si sta lavorando e che dovrà certamente essere chiuso a breve è l'approvazione del regolamento di funzionamento della conferenza.
- regolamento Concessioni. A distanza di 26 anni dalla prima stesura della L. 84/94, manca ancora il regolamento richiesto dall'art.18, nonostante sia stato, a valle della riforma del 2016, uno dei temi caldi su cui pure sono stati profusi molti sforzi. La finalizzazione di questo lavoro è dunque una delle priorità nella attuazione della riforma della governance portuale;
- sportello Unico Amministrativo, con riferimento, ad esempio, all'approvazione del regolamento così come previsto al art.15-BIS della legge 84/94 secondo cui *"...Il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema*

<sup>11</sup> In Verità questa circostanza si è già presentata con il Porto di Civitavecchia per la AdSP del Tirreno centro-settentrionale, per la quale è stata immediatamente avviata una interlocuzione con la Commissione Europea per procedere alla ri-classificazione del sistema portuale in modo da rendere coerenti le classificazioni SNIT con quelle TEN

*portuale e sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis, approva il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello unico amministrativo, secondo Linee guida approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”;*

- sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO). La misura, introdotta all'Art. 20, c. 1-3 DL 169/2016, è volta sostanzialmente a razionalizzare tutte le procedure e le attività connesse allo sdoganamento ed ai molteplici controlli fisici ed amministrativi cui può essere sottoposta la merce in import o in export, affidandone di fatto il coordinamento all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Come molte delle misure di semplificazione/efficientamento operativo, può a buona ragione essere ritenuta molto promettente in termini di rapporto tra costi di implementazione e Benefici attesi. Ai fini del funzionamento del SUDOCO il citato art. 20 ha previsto l'adozione di un D.P.C.M., su proposta del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministeri interessati, con il quale sono individuate le risorse umane, strumentali e finanziarie per lo svolgimento dei compiti dello stesso, mentre per disciplinarne il funzionamento è prevista l'adozione di un D.P.R.. Attualmente una bozza sia del DPCM, sia del DPR sono al vaglio dell'Ufficio Legislativo Finanze. Nelle more dell'emanazione dello specifico decreto disciplinante le modalità attuative, del SUDOCO sono in corso delle interlocuzioni con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per definire la realizzazione, a valere sul PON I&R, di un primo nucleo della Single Window nazionale doganale che costituisca, per gli operatori economici, un punto di accesso unico (single entry point) per le richieste/rilascio delle certificazioni in capo a diverse amministrazioni nazionali e necessarie per l'import/export delle merci.

In ultimo va segnalato un altro tema di notevole impatto rispetto al sistema di governance portuale in via di implementazione. Ci si riferisce al procedimento d'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE che la Commissione Europea ha deciso di avviare rispetto ai presunti aiuti di stato non compatibili con i trattati europei che le Autorità di Sistema Portuale riceverebbero sotto forma di esenzione dalla tassazione (Aiuto di Stato SA.38399 (2018/E) – Tassazione dei porti in Italia). Nello specifico la Commissione Europea contesta il mancato assoggettamento delle AdSP alla imposta sul reddito delle società (IRES).

Allo stato attuale, vista la mancata convergenza tra la posizione italiana e quella della commissione, si è giunti appunto all'apertura formale del procedimento con la pubblicazione della decisione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 10.01.2020 (2020/C 7/03) con l'invito a tutte le parti direttamente o indirettamente interessate a presentare osservazioni entro un mese dalla pubblicazione.

Rispetto al suddetto tema appare rilevante anche la recentissima sentenza della Corte di Cassazione n° 6716 del 10.03.2020 che, nell'ambito di una controversia tra Agenzia delle Entrate e l'allora Autorità Portuale di Taranto, ha confermato l'indirizzo giurisprudenziale di legittimità secondo cui *“i canoni percepiti dalle Autorità portuali per la concessione di aree demaniali marittime non sono soggetti ad IVA, né ad IRES trattandosi di importi corrisposti per lo svolgimento di attività proprie delle finalità istituzionali di tali enti pubblici non economici”*.

## **IV.2 LA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI**

### **IV.2.1 L'AZIONE DEL MIT NELL'AMBITO DELLA POLITICA DI COESIONE EUROPEA**

#### **Lo stato di attuazione delle reti transeuropee in Italia**

Per quanto concerne l'attuazione del Programma, sin dal settennio 2000-2006, la decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996, successivamente modificata dalla Decisione n.884/2004/CE, ha stabilito gli orientamenti comunitari per la rete transeuropea dei trasporti, individuando progetti di interesse comune ai quali i Consigli europei di Essen del 1994 e di Dublino del 1996 hanno attribuito particolare importanza.

Inizialmente la Decisione integrava i 14 progetti d'interesse comune adottati dal Consiglio europeo di Essen, successivamente, anche a seguito degli allargamenti del 2004 e del 2007, unitamente a gravi ritardi e ad aspetti connessi al finanziamento, il numero di Progetti Prioritari (PP) citati è stato portato a 30, con l'obbligo per tutti essi di rispettare la normativa ambientale dell'UE e l'obiettivo del loro completamento entro il 2020. L'importo totale proposto per il programma relativo al periodo 2000-2006 era di circa 2,8 miliardi di euro.

I Progetti Prioritari di interesse nazionale erano i seguenti:

- PP1: Railway axis Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo;
- PP6: Railway axis Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border;
- PP10: Malpensa airport;
- PP24: Railway axis Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen.

Era stato, inoltre, introdotto un nuovo concetto di Autostrade del Mare per rendere più efficienti alcuni collegamenti marittimi e migliorare l'integrazione tra il trasporto marittimo a corto raggio e le linee ferroviarie. Nel 2005 sono stati nominati per la prima volta le figure dei «coordinatori europei» per alcuni progetti di particolare rilevanza, con il ruolo di mediatori per facilitare i contatti con le autorità decisionali nazionali, gli operatori e gli utenti dei veicoli di trasporto e i rappresentanti della società civile. Nell'ottobre 2006 è stata creata un'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea dei trasporti con il compito di preparare e seguire sul piano tecnico e finanziario le decisioni relative ai progetti gestiti dalla Commissione.

In Italia preme segnalare l'assorbimento di 71,47 milioni di euro per il Progetto del Tunnel del Brennero e 175 milioni di euro per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

La Programmazione TEN-T 2007-2013 (prorogata di due anni fino alla fine del 2015) ha visto il completamento delle attività di 116 progetti a partecipazione italiana, per la maggior parte concentrati nello sviluppo della rete ferroviaria e portuale, che hanno comportato un assorbimento complessivo di contributo europeo per circa 637,2 milioni di euro, pari al 63% del contributo allocato, ed hanno prodotto una spesa per investimenti pari a circa 2,2 miliardi di euro. La percentuale

complessiva di assorbimento dei fondi comunitari per l'intero programma registrata dalla Commissione Europea è stata pari a circa il 76,3% .

**TABELLA IV.2.1.1: LA PROGRAMMAZIONE TEN-T 2007-2013 A PARTECIPAZIONE ITALIANA**

Modalità	Nr. Azioni	Totale costo progetti IT (€)	Totale contributo UE allocato (IT) (€)	Totale contributo UE incassato (IT) (€)	Totale importo speso (IT) (€)
Ferroviaria/ERTMS	47	2.719.918.213	858.857.269	527.033.117	1.598.977.628
Stradale (incl. ITS)	13	205.316.173	37.293.802	29.785.490	173.695.248
Portuale	30	196.113.254	45.944.831	37.740.932	166.724.901
Navigazione Interna	7	119.025.000	17.896.500	13.602.951	100.982.415
Navigazione Aerea	16	235.583.318	52.990.369	28.288.921	127.413.908
Multimodale	3	11.915.000	2.957.500	713.982	1.569.400
<b>Totale</b>	<b>116</b>	<b>3.487.870.958</b>	<b>1.015.940.271</b>	<b>637.165.393</b>	<b>2.169.363.500</b>

Il CEF 2014-2020 [Connecting Europe Facility] (esteso a tutto il 2023) ha stanziato un *budget* complessivo pari a 30,4 miliardi di euro. Più nel dettaglio, il budget CEF ha destinato 24,05 miliardi di euro al settore dei trasporti (di cui 11,31 miliardi di euro assegnati a progetti relativi a Stati membri ammissibili al Fondo di Coesione, a cui l'Italia non risulta eleggibile), 1,04 miliardi di euro per i servizi digitali e a banda larga e 5,35 miliardi di euro per lo sviluppo delle reti energetiche.

Ad oggi infatti, 756 progetti di trasporto che si rivolgono a tutte le modalità di trasporto (il 72% al settore ferroviario) sono co-finanziati con fondi CEF per 22,8 miliardi di euro per investimenti totali pari 48 miliardi di euro.

Nell'arco della programmazione CEF 2014-2020, per l'Italia, sono stati approvati 94 progetti con un contributo europeo complessivo pari a circa 1,6 miliardi di euro a fronte di investimenti che ammontano a oltre 4 miliardi di euro (si veda la lista degli interventi allegata). Di essi, circa il 75% è destinato al settore ferroviario e circa il 65% ai due progetti transfrontalieri di collegamento con la Francia e l'Austria, rispettivamente la nuova linea ferroviaria Torino-Lione e il Tunnel di Base del Brennero.

Il 9 % del contributo UE è poi destinato alle politiche Cielo Unico, seguite dagli investimenti nel settore portuale e stradale, ivi, inclusi i sistemi intelligenti di trasporto (ITS). La parte residuale del contributo UE è infine destinata ad interventi sui nodi multimodali e sulle vie di navigazione interna.

Tra gli obiettivi nazionali il Programma CEF ha finanziato due linee di indirizzo specifiche rivolte a innovazione, nuove tecnologie e sostenibilità. Nel settore dei trasporti, infatti, uno dei fattori qualificanti è rappresentato dall'utilizzo dei carburanti alternativi finalizzato alla riduzione dell'impatto ambientale anche in vista del futuro Green Deal europeo. Per quanto attiene il settore trasporti, che rappresentano un quarto delle emissioni ad effetto serra dell'Unione europea e che presentano un impatto in continua crescita, viene indicata per il futuro una riduzione delle emissioni prodotte dal settore del 90% entro il 2050, obiettivo cui dovranno

concorrere tutte le modalità di trasporto. Nel 2020 la Commissione europea adoterà una strategia per una mobilità intelligente e sostenibile che affronterà questa sfida, senza trascurare alcuna fonte di emissione.

L'Italia è coinvolta, sin dal corrente Programma, in numerosi progetti che prevedono soluzioni alternative per il trasporto a lungo raggio di merci e per la mobilità delle persone. In particolare, nel corso dell'attuale programmazione 2014-2020 del CEF sono stati finanziati 17 progetti, oltre 6 proposte che prevedono interventi sul territorio italiano ma senza il coinvolgimento di soggetti nazionali o su territorio straniero realizzati da soggetti italiani. I 17 progetti che vedono la presenza di beneficiari italiani assorbono un contributo europeo, diretto a soggetti sia pubblici che privati, per circa 81 milioni di euro con un importo di investimento complessivo per la parte italiana pari a circa 319 milioni di euro.

**FOCUS**

**La nuova linea ferroviaria Torino-Lione**

Il collegamento ferroviario Torino-Lione è parte integrante del corridoio Mediterraneo, ovvero del principale asse europeo est-ovest, ed è una linea ferroviaria per merci e passeggeri che si estende per 270 km, di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia. La sezione transfrontaliera si estende per 65 km tra Susa/Bussoleno in Italia e Saint-Jean-de Maurienne in Francia e si sviluppa per l'89% in galleria.

Il promotore pubblico incaricato di realizzare e poi gestire la sezione transfrontaliera della Torino-Lione è la Tunnel Euralpin Lyon Turin, società di diritto francese partecipata al 50% dalle Ferrovie dello Stato italiane e dal Ministero dell'Economia francese.

Il costo dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera, certificato da un soggetto terzo, è pari a 8.609,7 milioni di euro in euro costanti 2012. Tale valore rivalutato in euro correnti è stimato in 9.630,25 milioni di euro, di cui 5.574,21 milioni di euro di competenza italiana a cui si aggiungono i costi per misure di accompagnamento per 57,26 milioni di euro per un totale di 5.631,47 milioni di euro.

Per quanto attiene alla contribuzione dell'Italia ai lavori definitivi della sezione transfrontaliera si registra un totale di risorse autorizzate pari a 2.892,62 milioni di (incluse le risorse comunitarie assentite all'Italia pari a 327,86 milioni).

**FOCUS**

**Il Tunnel di base del Brennero e le relative tratte di accesso**

Il progetto del Tunnel di base del Brennero, in corso di realizzazione, rappresenta uno tra gli interventi più significativi non solo nella programmazione infrastrutturale nazionale ma anche europea localizzandosi lungo il Corridoio Scandinavo Mediterraneo, asse cruciale di collegamento economico tra Nord e Sud Europa. Il tratto tra Monaco di Baviera e Verona costituisce, infatti, la sezione baricentrica e nevralgica del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che da Helsinki correrà fino a La Valletta, sull'isola di Malta.

La società Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBTSE è il soggetto "Promotore", incaricato dai due Stati, Italia e Austria, alla progettazione e alla realizzazione della galleria.

Il progetto prevede la realizzazione di una galleria ferroviaria transfrontaliera tra Italia e Austria che si estende per circa 55 km, di cui 23 km in territorio italiano e 32 km in territorio austriaco che con i relativi allacci raggiunge complessivamente una lunghezza di 64 km. Le attività realizzative, al momento, prevedono una velocità di avanzamento di scavo pari a circa 500m/settimana registrando un totale di 119km complessivamente scavati sui 230km totali.

L'insieme delle Decisioni di finanziamento emesse nell'ambito dei Programmi TEN-T 2000-2006 e 2007-2013 ha garantito il massimo cofinanziamento ottenibile da parte dell'UE per tutti i costi sostenuti fino alla fine del 2015, in quanto l'entità dei finanziamenti TEN-T in

termini percentuali rispetto agli investimenti registrati ha raggiunto il tetto massimo a disposizione (30% dei costi dichiarati per le attività Lavori e 50% dei costi dichiarati per le attività Studi) pari a 401,53 milioni di euro, di cui 71,47 milioni di euro derivanti dai Programmi TEN-T fino al 2006 e 330,06 milioni di euro dal Programma TEN-T 2007-2013.

Nell'ambito dell'attuale Programma di finanziamento comunitario Connecting Europe Facility" (CEF) 2014-2020, la Commissione Europea ha assegnato complessivamente all'esclusiva tratta transfrontaliera (nella sua definizione attuale), 1.181,49 milioni di euro, di cui 878,64 milioni di euro per i lavori e 302,85 milioni di euro per gli studi, a fronte di costi complessivi pari a 2.802,3 milioni di euro. L'importo assegnato è ripartito equamente tra Italia e Austria e pertanto la quota dei contributi europei di competenza italiana assentiti dal 2016 al 2020 per la galleria di base del Brennero ammonta a 590,745 milioni di euro. Ad oggi l'importo incassato è pari a circa 222,10 milioni di euro.

Unitamente al progetto del Tunnel di base, sono previsti interventi anche sulle linee di accesso lato nord (Germania) e lato sud (Italia), i cui costi di realizzazione sono a carico dei singoli Stati. Per quanto riguarda le tratte di accesso sud, il progetto più importante, in termini di priorità, è il lotto 1 "Fortezza-Ponte Gardena", che si estende per circa 25 km, in quanto consentirà di superare le criticità legate alla tortuosità e alla pendenza del tracciato, creando i presupposti di un corridoio altamente prestazionale per il traffico merci. Il CIPE nel 2017 ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del lotto 1 avente un costo pari a 1.478 milioni di euro, completamente finanziato con risorse quasi interamente statali (Legge di Stabilità del 2016). Attualmente è in corso l'iter approvativo delle varianti apportate al progetto definitivo.

**FOCUS**

**Sviluppo di soluzioni rivolte all'adozione di carburanti alternativi - Alternative fuels**

I 17 progetti che vedono la presenza di beneficiari italiani assorbono un contributo europeo, diretto a soggetti sia pubblici che privati, per circa 81 milioni di euro con un importo di investimento complessivo per la parte italiana pari a circa 319 milioni di euro.

Per quanto attiene alla mobilità elettrica, sono presenti 8 progetti che prevedono la realizzazione su territorio italiano di 180 stazioni di ricarica elettrica rapida, operative nell'arco temporale 2019-2020, presso stazioni di servizio tradizionali lungo la rete Core che vedono il soggetto italiano ENEL spa coinvolto nella realizzazione in Italia, Austria e Francia.

In Italia, Spagna e Francia sono previste 14 stazioni di ricarica elettrica ultraveloce HPC (High Power Charger) finalizzate a supportare uno standard tecnologico volto a soddisfare le esigenze del mercato ed abbassare i costi dell'infrastruttura attraverso la sinergia con altri progetti CEF di cui 8 in territorio italiano sempre realizzate dal soggetto ENEL spa.

Ulteriori 118 stazioni HPC sono previste sempre lungo la rete Core per implementare una rete transfrontaliera con gli Stati Membri dell'Europa del centro-est (Austria, Bulgaria, Romania, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca) di cui 38 in Italia, realizzate da ENELX srl, e 3169 stazioni di ricarica elettrica Normal, Rapida e HPC in Italia, Spagna e Romania per promuovere la mobilità elettrica in tutta l'Unione creando una rete interoperabile di cui 1783 concentrate in Italia, parimenti realizzate da ENELX srl. Altre 38 stazioni di ricarica elettrica veloci ed interoperabili per i servizi di mobilità intra-europei sono previste lungo l'asse Gran Bretagna-Genova, di cui 5 in Italia realizzate da ABB.

Per quanto attiene all'utilizzo dell'idrogeno è in corso un progetto finalizzato alla realizzazione di 4 stazioni pilota di rifornimento in Italia, Germania, Olanda e Gran Bretagna (SASA e Istituto per le Innovazioni tecnologiche di Bolzano). Per ciò che riguarda l'uso del GNL (Gas Naturale Liquefatto), sono in corso 3 progetti che si rivolgono alla realizzazione di stazioni di ricarica multi-prodotto che prevedono, rispettivamente, la realizzazione di:

- 32 stazioni CNG, 5 GNL e 31 di Ricarica Elettrica rapida lungo la rete Core in Italia finalizzata all'implementazione di un sistema di trasporto efficiente che promuova effettivamente la decarbonizzazione del trasporto stradale (realizzate da Kuwait Petroleum Italia spa);

- 15 stazioni multi-fuel in Francia (11), Italia (2) e Gran Bretagna (2) per facilitare l'adozione di massa di (Bio) CNG e GNL ed incrementare l'utilizzo di suddetti carburanti alternativi lungo la rete Core realizzate dal soggetto AIRLIQUIDE (FR);
- 9 stazioni di ricarica GNL/CNG sempre lungo la rete centrale realizzate da SNAM 4 MOBILITY spa.

Nel settore marittimo, 7 progetti sono focalizzati sullo sviluppo di infrastrutture per l'uso di GNL. Gli orientamenti generali a livello internazionale ed europeo, nonché le modifiche normative intervenute negli ultimi anni in materia di riduzione delle emissioni inquinanti nel settore dei trasporti, hanno contribuito a stimolare l'interesse degli stakeholder.

In tale scenario, è stata avviata nel 2014 l'iniziativa nazionale denominata "GAINN\_Italia" promossa e coordinata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sotto la diretta competenza della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con l'obiettivo di sviluppare, in maniera coordinata e sinergica, infrastrutture e servizi dedicati alla promozione dell'utilizzo dei carburanti alternativi nel settore dei trasporti, particolarmente sull'uso del GNL.

I 5 progetti che rientrano nell'iniziativa GAINN riguardano la ricerca di soluzioni sostenibili per l'adozione del GNL nel settore portuale, studi ed azioni pilota per implementare terminal di approvvigionamento stoccaggio e bunkeraggio, lavori infrastrutturali nell'interporto di Padova, realizzazione di 4 stazioni di rifornimento navi, sviluppo di due strutture multimodali per i porti di Venezia e Livorno.

A questi progetti si aggiungono il progetto "Poseidon Med II" rivolto alla realizzazione di un sistema completo lungo l'Adriatico per sostenere l'uso del GNL (contesto normativo, terminal, navi, strumenti finanziari) ed il progetto "Venice LNG" per l'implementazione di un impianto multimodale nell'area di Venezia.

Per aumentare l'efficienza del settore, inoltre, il trasporto multimodale necessiterà di un forte impulso al fine di trasferire una quota consistente di trasporti merci, il 75 %, dalla strada alle ferrovie e alle vie navigabili interne.

Un ruolo sempre più importante verrà quindi svolto dalla mobilità multimodale automatizzata e connessa, insieme ai sistemi intelligenti di gestione del traffico resi possibili dalla digitalizzazione. Il sistema e l'infrastruttura dei trasporti dell'Unione saranno resi idonei a sostenere nuovi servizi di mobilità sostenibile in grado di ridurre il traffico e l'inquinamento, in particolare nelle aree urbane. Analogamente alle soluzioni sostenibili, in Italia, ad oggi sono stati destinate risorse finanziarie a 9 progetti che vedono la presenza di beneficiari italiani a valere sul CEF per circa 41 milioni di euro realizzando i principali servizi di ITS e C-ITS secondo le norme UE, con un importo di investimento complessivo per la parte italiana pari a circa 148 milioni di euro.

L'implementazione dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), ha dimostrato di essere una risorsa preziosa capace di influire positivamente per:

- Migliorare la capacità delle infrastrutture esistenti senza impatti negativi sull'ambiente;
- Integrare le diverse tipologie di trasporto, attraverso servizi continuativi, con particolare rilievo ai servizi di informazione per la diffusione della mobilità cooperativa ed interconnessa;
- Competere sul rapporto costi - benefici, dimostrando la propria convenienza ed efficacia per risolvere alcune problematiche di congestione, sicurezza e soprattutto ambientali, rispetto alla costruzione o l'estensione delle infrastrutture stradali; soprattutto nell'attuale fase di congiuntura con disponibilità di investimenti limitati.