

## **2. Le Società di Corridoio**

Sarebbe opportuno costituire Società capaci di ottimizzare al massimo i vantaggi prodotti dai vari "Corridoi comunitari plurimodali". Società che si configurano, come nel caso dell'esperienza della "Quadrilatero Umbria Marche", come soggetti catalizzatori delle attività e delle rendite che, nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso, riescono ad attivare. Nel caso, ad esempio, della "Quadrilatero Umbria Marche" l'apposito Progetto di Area Vasta (PAV), consente un recupero minimo di risorse necessarie per la realizzazione dell'asse stradale pari a circa il 15% dell'investimento. Nel caso invece dei Corridoi definiti dal Gruppo Van Miert ed approvati dalla Unione Europea il 21 aprile 2004, è possibile, sin da ora, soprattutto grazie ai Coordinatori di Corridoio, cui tra l'altro compete anche il compito di identificare e di supportare le modalità per la ricerca sui mercati delle risorse necessarie per realizzare gli assi infrastrutturali, definire una chiara elencazione delle possibili "aree di convenienza".

## **3. Istituzione di una Conferenza permanente sulla evoluzione della logistica nel Mediterraneo**

Alla luce del rilevante lavoro svolto dalla Commissione Europea attraverso la redazione del Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe) si ritiene opportuno istituire una Conferenza permanente sulla evoluzione della logistica nel Mediterraneo.

Annualmente la Conferenza permanente potrebbe organizzare 4 Forum della durata di due giorni. I Forum, ogni anno, dovrebbero affrontare tematiche inerenti i seguenti ambiti strategici:

- Autostrade del mare.
- La portualità.
- La safety e la security.
- La interazione tra il bacino ed il sistema dei Paesi gravitanti direttamente o indirettamente sul bacino del Mediterraneo.

Compito della Conferenza permanente e dei singoli Forum è quello di dare attuazione concreta sia alle scelte strategiche legate alle Reti TEN'T, sia a quelle della Wider Europe.

Ai Forum dovrebbero partecipare i rappresentanti ad "Alto Livello" dei singoli Paesi coordinati da un responsabile designato dalla Commissione del Parlamento Europeo.

## **7.4 La offerta di trasporto sempre più coerente alle esigenze della domanda**

### **1 La riforma organica del trasporto pubblico locale**

Chi gestisce una offerta di servizi di trasporto (sia a scala locale che nazionale) è portatore di una **"intelligenza gestionale"** ed è in grado di aggiudicarsi una concessione non perché garantisce il trasferimento di capitali, non perché assicura soglie occupazionali consolidate, non perché evita licenziamenti. Se siamo convinti di ciò non dobbiamo più avere paura delle "liberalizzazioni" nel trasporto pubblico. Dobbiamo, invece, avere il coraggio di redigere bandi di gara in cui siano solo chiari i paletti che si intende porre al possibile soggetto concessionario portatore di **"intelligenza gestionale"**. Per capire i "perché" di questa scelta, si ritiene utile ricordare che nelle gare per la concessione di servizio di trasporto pubblico in ambito urbano si dovrebbero garantire almeno quattro capacità funzionali:

- capacità nella identificazione delle soluzioni che aggregano domanda;
- capacità gestionale nella ottimizzazione dei costi;
- capacità di diffusione della informazione sui servizi erogati per il mantenimento della domanda acquisita;
- capacità finanziaria nella gestione del debito e nell'accesso alle risorse.

È importante infatti quanto sia importante la capacità del soggetto concessionario nel ridimensionare la distanza che esiste tra domanda di trasporto potenziale o teorica e domanda reale.

La volontà di liberalizzare concretamente il trasporto pubblico richiede necessariamente un pacchetto di provvedimenti in grado di garantire:

- la certezza e la sistematicità dei servizi offerti;
- la chiara ed incontestabile responsabilità di chi eroga i servizi;
- la qualità e la efficienza dei servizi, ottenuta attraverso forme capillari di controllo da parte del concedente.

Il riassetto dovrà avvenire in modo da evitare la costituzione di monopoli privati a livello locale.

### **2. L'incentivazione del trasporto delle merci su ferrovia e via mare**

**Incentivi alla intermodalità.** Si propone il rifinanziamento del comma 6 dell'articolo 38 della Legge 166/2002 per il quale sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di ulteriori 14.500.000 euro per

l'anno 2008, di 15.000.000 di euro per l'anno 2009 e di 15.000.000 di euro per l'anno 2010, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare. Nel rifinanziamento vengono comprese anche le opere relative alla costruzione di raccordi privati di collegamento con la rete e le contestuali azioni di semplificazione del sistema tecnologico di interazione tra il sito logistico e la rete ferroviaria. L'art. 38 della Legge 166/2002 ha ottenuto risultati davvero rilevanti e, soprattutto, è stata integralmente utilizzata da parte di un vasto numero di operatori. Si intende non solo proporre il rifinanziamento della norma ma anche la possibilità di incentivare la realizzazione sia di raccordi ferroviari tra i siti logistici e la rete ferroviaria, sia di opere che facilitino i processi di interscambio informativo tra i siti logistici e la rete ferroviaria.

**Incentivi alle attività logistiche.** Il "Fondo per misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica" di cui all'art. 1 comma 108 della Legge 266/2005, dovrebbe essere implementato per incentivare in particolare, per il biennio 2008 - 2009:

- iniziative già avviate e su cui è necessario un supporto finanziario pubblico non a fondo perduto;
- iniziative che garantiscano, entro il prossimo triennio, l'accesso a reti informative avanzate come quelle legate al sistema "Galileo";
- iniziative legate al cargo aereo;
- iniziative che abbattano il carico a vuoto;
- i progetti innovativi legati all'accumulo e alla distribuzione in ambito metropolitano;
- la promozione di Raggruppamenti Temporanei di Imprese.

### **3. L'attuazione della riforma della portualità**

I corridoi delle nuove reti TEN hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi, al tema delle "autostrade del mare", così il lavoro portato avanti da Loyola De Palacio con il progetto "Wider Europe" ha reso possibile un nuovo approccio al sistema portuale del bacino del Mediterraneo.

Occorre quindi avviare il seguente quadro di attività:

- immediato ricorso ad uno strumento legislativo che con poche norme, **superi** da un lato i vincoli e le deformazioni concettuali presenti nei provvedimenti legislativi passati e **produca**, invece, le risposte più congeniali alle esigenze di un sistema che negli ultimi dieci anni è cambiato in modo inimmaginabile;

- chiara identificazione di un Piano Fonti Impieghi per la copertura finanziaria sia delle attività gestionali che di quelle infrastrutturali. Un Piano Fonti Impieghi misurabile;
- costruzione misurabile dell'autonomia gestionale e la contestuale identificazione di logiche corrette e trasparenti di controllo;
- identificazione di processi di ottimizzazione della offerta dei vari impianti portuali attraverso il ricorso alla logica del "sistema portuale";
- identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del Master Plan Euromediterraneo;
- definizione di un quadro di che consenta una integrazione tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale.

Senza dubbio tra questi punti strategici assume un ruolo determinante quello relativo **alla definizione di un quadro di interventi che consenta una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale. I nostri porti infatti non riescono ad interagire con le reti ferroviarie e stradali.**

Questa emergenza e questa urgenza sono legate al fatto che, da almeno 5 anni, sono successi due fatti che riguardano direttamente l'Italia. I due fatti sono:

- **La nuova Europa geografica, geoeconomica, geopolitica ed il ruolo del Mediterraneo.**
- **Il perdurare della crescita del PIL della Cina.**

#### 1.

Il Mediterraneo oggi movimentata **32,3 milioni di TEU**, un volume di traffico enorme anche se Singapore da solo ne movimentata **19 milioni di TEU**, ma una previsione, fatta da Ocean Shipping Consultants, dichiara che **nel 2015 nel Mediterraneo si movimenteranno 59 milioni di TEU**. Ebbene questa è una previsione pessimistica, addirittura, per la maggior parte degli operatori del settore è una previsione volutamente restrittiva; tutti sono convinti che **nel 2015 il Mediterraneo movimenterà circa 70 milioni di TEU**. I Corridoi plurimodali **Rotterdam – Genova e Varna – Durazzo – Bari** sono **due canali secchi che rendono il Mediterraneo il grande teatro economico delle convenienze di tre aree quali il Nord Africa, la nuova Europa ed il complesso ed articolato sistema euroasiatico**. Tutto questo genera quindi sicurezza nella crescita del Paese, nello sviluppo dell'Europa e del Mezzogiorno.

#### 2.

**La crescita del PIL della Cina e la contestuale modifica dei mercati di offerta mondiale delle materie prime e dei beni di consumo rappresenta un fenomeno davvero preoccupante. Una simile crescita genera squilibri nei costi di alcuni prodotti essenziali quali l'acciaio, il petrolio, il cemento.**

Questi squilibri cambiano strutturalmente la configurazione conosciuta dei mercati e rischiano di generare un rallentamento dello sviluppo economico delle aree storiche della vecchia Europa.

Il Mediterraneo quindi di fronte a questo fenomeno irreversibile produrrà tre tipologie di portualità:

- Quella puramente finalizzata al **transshipment**.
- Quella capace solo di fare da **cabina di regia**.
- Quella in grado di rafforzare il rapporto porto – retroporto a tal punto da generare **rete**, da generare **sistema**.

In realtà assisteremo, in assenza di azioni organiche, ad una naturale evoluzione strutturale, cioè:

1. **Malta e Cipro** diventeranno cabina di regia della portualità mediterranea.
2. **Porto Said o Alessandria d'Egitto, Algeciras e forse Gioia Tauro** diventeranno i grandi **porti per il transshipment**.
3. **Fos e Trieste o Genova** diventeranno porti integrati con la **rete**.

Questa serie di considerazioni impone il ricorso a precise azioni per il rilancio della portualità nazionale, intervenendo, se occorre, anche sul quadro normativo per perseguire i seguenti obiettivi:

- introdurre i necessari elementi di semplificazione nelle procedure – in particolare in quelle concernenti l'approvazione dei piani regolatori e delle loro varianti - per far sì che la realizzazione delle opere venga resa più sollecita e più certa nei tempi;
- portare a compimento l'iter di adozione del decreto sui dragaggi ed esaminare eventuali ulteriori iniziative che consentano di coniugare il necessario rispetto delle norme ambientali con le esigenze di approfondimento dei fondali dei porti e di realizzazione delle opere;
- fare in modo che la portualità si organizzi più marcatamente verso un modello di "sistema", per evitare la concorrenza tra porti, fare massa critica nei confronti della concorrenza esterna e valorizzare le specializzazioni delle varie realtà portuali, conseguendo nel contempo una razionalizzazione ed ottimizzazione delle risorse da destinare al settore;
- completare adeguatamente, come detto prima, il processo di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, accrescendo, però, nel contempo, il controllo dell'Amministrazione centrale sulle principali decisioni delle Autorità.

#### **4. L'attuazione della riforma della interportualità**

- **Unificazione dei Distretti Industriali, Commerciali e Logistici**

A scala comunitaria negli ultimi cinque anni, anche alla luce del nuovo assetto delle reti TEN'T e della nuova cultura sulla organizzazione delle Piastre logistiche, nonché sulla base di quanto definito nel Piano della Logistica approvato dal CIPE nel 2006, il modello organizzativo e strutturale dell'impianto interportuale ha subito rilevanti modificazioni. In particolare, nel nostro Paese, si impone con la massima urgenza una prima azione di chiarezza, anche nominalistica, sul concetto di "distretto" e contestualmente si ritiene opportuno produrre come primo atto una apposita norma che riunifichi i tre attuali distretti (industriale, commerciale e logistico) in un unico distretto.

### **5. Master Plan della offerta aeroportuale**

Nel 1984, durante la redazione del Piano Generale dei Trasporti, fu dedicata un'apposita area di approfondimento proprio alla tematica legata alla offerta aeroportuale. Si voleva, venticinque anni fa, definire una chiara gerarchizzazione degli impianti e, al tempo stesso, identificare delle soglie ottimali di domanda di trasporto per ogni singolo impianto.

Alcuni dati previsionali dell'epoca indicavano per il 2000 una soglia di domanda pari a 120 milioni di passeggeri e di 1,2 milioni di tonnellate di merci. Oggi, nel 2008, con un ritardo di otto anni si è raggiunta per i passeggeri la soglia di 120 milioni di unità, mentre per le merci siamo ancora fermi ad un valore di circa 800 mila tonnellate.

Ha senza dubbio influito su questa limitata crescita, la tragedia dell'11 settembre 2001, tuttavia, se si considera che in questi ultimi cinque anni la crescita della domanda è stata davvero rilevante, allora è facile convincersi che una delle cause della mancata crescita vada addebitata alla:

- organizzazione dei nostri impianti aeroportuali;
- mancata interazione tra gli impianti e le reti;
- gratuita definizione ed elezione di HUB;
- discutibile concorrenza tra alcuni di essi e all'esasperato campanilismo.

Ebbene, oggi, in un sistema ampiamente liberalizzato è inutile e, addirittura, controproducente ipotizzare approcci dirigistici; è inutile redigere "piani" che identifichino catalogazioni tipologiche di "impianto aeroportuale".

Dobbiamo ammettere e, al tempo stesso, convincersi che nel comparto aeroportuale il binomio domanda – offerta non risponde ad alcuna logica pianificatoria ma, solo, alla intelligenza strategica di chi è in grado di ottimizzare al massimo tale rapporto.

Produrre, quindi, un master plan della offerta aeroportuale non significa elencare tipologie di impianti, elencare interventi, assegnare

risorse pubbliche ma significa produrre un **“Piano di Impresa Paese della Offerta Aeroportuale”**. Un Piano di Impresa, mosaico dei vari Piani di Impresa degli attuali impianti da confrontare con un Piano di Impresa virtuale. Da un simile confronto emergerà la distanza esistente tra un modello virtuale ed un modello reale, emergeranno le cause di tale distanza e, quindi, sarà più facile identificare gli algoritmi necessari per recuperare tale gap.

Un simile lavoro potrà essere attuato in tempi rapidi e, in tal modo, confluire in un apposito provvedimento collegato al Disegno di Legge Finanziaria 2009. Tali norme non dovranno supportare azioni dirigistiche dello Stato ma solo agevolare strumenti innovativi come, ad esempio, il Partenariato Pubblico Privato o procedure autorizzative snelle per gli interventi di adeguamento infrastrutturale sia degli impianti che delle reti di accesso agli stessi. Un approccio del genere farà capire cosa è il “sistema aeroportuale milanese” e cosa è “il sistema aeroportuale romano”.

#### **6. Istituzione di una cabina di regia per la ottimizzazione della offerta di trasporto alla domanda turistica.**

Le varie modalità, stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime, rivestono un'importanza speciale. Esse sono lo strumento di accesso diretto al nostro Paese e ai luoghi di destinazione, e devono pertanto funzionare e rispondere alle esigenze del viaggiatore, ma sono anche il primo impatto del visitatore con il nostro Paese e la sua realtà locale.

Aeroporti, porti, autostrade e, seppur in parte ridotta, le ferrovie e le stazioni costituiscono il nostro biglietto di presentazione, che sovente non è adeguato al livello di qualità che ci si attende da un Paese della nostra tradizione e rilevanza economica. Lo sforzo del Governo per il potenziamento infrastrutturale coincide pertanto con un'esigenza di miglioramento della percezione dell'Italia che ha effetti diretti sulle scelte dei tour operator.

L'efficienza del sistema dei trasporti influenza anche il turismo interno, lo spostamento di breve periodo, il turismo culturale, ostacolato, spesso, da elementi deterrenti connessi in prevalenza ad un sistema di trasporto che rende l'approccio al viaggio faticoso e sfibrante.

L'attuazione della Legge Obiettivo, con il suo rilevante volano di investimenti, cerca di superare la rilevante serie di debolezze infrastrutturali, soprattutto tenendo conto della morfologia del nostro Paese e dell'intensità dei flussi di trasporto in alcune sue aeree, che possono scoraggiare il turismo.

Ma la capacità di attrazione di un Paese non è solo una questione di grandi infrastrutture e grandi insediamenti specializzati. Il nostro Paese

ha una capacità di richiamo altissima che gli deriva dal suo ambiente naturale, dalla sua storia e dalle testimonianze lasciate dall'uomo nel corso dei millenni. Siamo i primi al mondo per rilevanza e diffusione del patrimonio archeologico e monumentale, eppure non siamo i primi al mondo nell'industria turistica. I nostri competitori diretti nel settore turistico sono la Francia e la Spagna che evidentemente riescono a comporre meglio di noi quella miscela che attribuisce il primato nell'attrattiva turistica.

Il Mezzogiorno d'Italia, ad esempio, può trovare una forte sponda di sviluppo nel turismo nautico. Ma occorre sviluppare un sistema di portualità e dei connessi servizi che sia all'altezza dell'esplosione degli sport che utilizzano il mare, e della vela in particolare, che paradossalmente non trova nelle regioni meridionali la necessaria rete di strutture di approdo e di servizi a terra, quali un'efficiente assistenza, ricovero, coordinamento con le strutture ricettive e con i siti di interesse culturale e naturalistico. Per un'area che dovrebbe essere il santuario della vela 1.800 posti barca in Calabria e 8.300 in Sicilia sono troppo pochi se comparati ai 17.000 della Liguria e ai 15.000 della Toscana.

In realtà, quindi, gli impianti portuali attrezzati per la nautica da diporto, ed in genere tutte quelle realtà capaci di aggregare una domanda di trasporto nautico finalizzata sia al tempo libero, sia ad attività di natura puramente logistica, devono essere attrezzati per offrire una vera occasione intermodale. Un'occasione intermodale capace di garantire accessi sia agli ambiti urbani, sia alle realtà storiche ed ambientali legate all'ambito retroportuale, attraverso una efficiente griglia di reti di trasporto stradale e, ove possibile, ferroviario. In tal modo quindi il punto portuale diventa elemento essenziale di un tessuto connettivo davvero rivoluzionario per l'offerta turistica.

Per potenziare la collocazione dell'Italia nell'economia del turismo si deve quindi lavorare per valorizzare gli elementi che garantiscano l'unicità del prodotto italiano, unicità costituita dai beni archeologici, culturali ed ambientali, dalle tradizioni, dalle culture locali.

Ma come può il nostro Paese rispondere alle esigenze della nuova domanda turistica di fronte ad una serie di carenze essenziali quali quelle relative alla incapacità di mantenere, per oltre il 45% del territorio nazionale, i livelli congeniali ad un Paese avanzato per quanto concerne le esigenze idriche per abitante (400 - 500 litri/giorno)?

In molte realtà del Mezzogiorno, ed in particolare in Sicilia, l'acqua arriva ogni 5 giorni. Questo dato motiva da solo l'attuale ridicola incidenza del comparto turistico nel Mezzogiorno (non superiore al 22% dell'intero sistema nazionale, solo l'area riminese ha il 18%). Anche in questo caso è facile immaginare la dimensione del danno; ma ciò che preoccupa è la certezza che senza il superamento di una tale carenza è impensabile

ipotizzare programmi di sviluppo di un comparto essenziale per l'economia del Paese ed in modo particolare del Mezzogiorno.

Appare chiaro che, sulla base di questo asettico quadro, il nostro Paese, pur avendo la migliore ubicazione strategica all'interno dell'Europa e del bacino del Mediterraneo, rischia di diventare solo un interessante bacino di consumi.

Nel 2002, attraverso una norma che destinava il 3% delle risorse assegnate alla realizzazione delle infrastrutture al recupero ed al rilancio delle nostre ricchezze archeologiche, ambientali e culturali, il Governo Berlusconi riuscì a creare, attraverso una apposita Società **ARCUS** un modello capace di dare autonomia finanziaria ad un comparto per anni privo di un minimo sostegno. Attraverso questa Società ed attraverso tale norma è stato possibile diffondere e rendere più accessibili le peculiarità culturali dei territori interessati dalle infrastrutture, favorire un loro uso plurifinalizzato e, tra l'altro, agevolare il consenso intorno alla realizzazione di nuove opere in quanto, finalmente, compartecipi dei valori del territorio.

L'iniziativa ha consentito di favorire la conoscenza e la conservazione di beni sconosciuti o remoti, inserendo beni archeologici, monumentali e naturali in circuiti molto più vasti degli attuali. Ad esempio si è lavorato ad un nuovo accesso all'area archeologica di Ercolano, l'area era praticamente irraggiungibile, al punto di avere solo 240.000 visitatori l'anno contro i 1.960.000 di Pompei, di cui il 63% provenienti dall'estero.

Ebbene questa serie di azioni, di iniziative, per la rilevanza e per la forte incisività sulla crescita del nostro PIL, non può più essere affidata ad iniziative pubbliche isolate ma deve avvenire all'interno di una Cabina di regia organica e funzionale al rapporto tra domanda turistica ed offerta di servizi di trasporto.

## **7. Definizione di una griglia sensoriale del sistema logistico**

La evoluzione e la esplosione di sistemi telematici nella gestione della mobilità (Galileo, VTS, ecc.) impone la definizione di una griglia sensoriale che ottimizzi, in modo sistematico, la offerta di trasporto. In tal modo si ottiene la riduzione del carico a vuoto e la contestuale riduzione delle soglie di saturazione dei corridoi stradali e ferroviari. Deve, in realtà istituirsi, anche alla luce del contenimento dei costi energetici, un'apposita sede erogatrice di informazioni mirate all'uso ottimale dell'offerta trasportistica.

PAGINA BIANCA

**Capitolo 8: La infrastrutturazione organica del Paese  
ed il rapporto con il territorio.  
Una nuova politica della città e della casa**

## **8.A. La infrastrutturazione organica del Paese ed il rapporto con il territorio**

### **8.A.1. L'apertura dei cantieri bloccati**

È opportuno ricordare che i seguenti interventi sono stati praticamente bloccati durante la precedente Legislatura. Il blocco è avvenuto o attraverso apposita norma (A), o per motivi di carattere localistico e ambientale (B) o per vincoli procedurali (C).

- **Asse ferroviario Torino – Lione (B) (C).** Importo quota italiana 6,5 miliardi di €.
- **Asse ferroviario Milano – Genova. Terzo Valico dei Giovi (A).** Importo 5,06 miliardi di €.
- **Asse ferroviario Milano – Verona (A).** Importo 5,6 miliardi di €.
- **Asse ferroviario Verona – Padova (A).** Importo 3,3 miliardi di €.
- **Asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (C).** Importo 1,7 miliardi di €.
- **Asse autostradale Cecina – Civitavecchia (B).** Importo 2,7 miliardi €.
- **Asse autostradale Roma – Formia (B) (C).** Importo 1,9 miliardi di €.
- **Il Ponte sullo Stretto di Messina (A) (B) (C).** Importo 6,1 miliardi €.

Occorre in realtà muoversi su tre distinti percorsi:

- **uno normativo** per consentire il ripristino delle risorse della Fintecna trasferite alle Regioni Sicilia e Calabria e per ripristinare i Contratti tra la TAV ed i General Contractor annullati per Legge;
- **uno procedurale** amministrativo attraverso il ripristino di procedure capaci di dare compiutezza all'attuazione degli interventi relativi agli assi autostradali BreBeMi, Cecina – Civitavecchia, Roma – Formia, al progetto Torino – Lione;
- **uno finanziario:** il volano globale di risorse necessarie per attuare gli interventi prima riportati è di 32,9 miliardi di €. Per dare concreto avvio e quindi per garantire una adeguata "competenza finanziaria" occorre reperire almeno 8 miliardi di € nel 2008 da fonti pubbliche e da fonti private.

### **8.A.2. La continuità della Legge Obiettivo**

Oggi, prima di disegnare una strategia per il secondo quinquennio di attuazione del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche, si intende identificare alcuni punti critici che hanno caratterizzato la esperienza di governo durante la Legislatura 2001 – 2006.

Il primo elemento critico, senza dubbio, è stato quello relativo alla carenza di risorse. Per superare tale vincolo e per garantire adeguata sistematicità nell'accesso alle risorse occorre distinguere la famiglia degli interventi in tre distinte aree.

- Una legata a quegli interventi che già cantierati necessitano di continuità di "cassa".
- Una legata agli anelli mancanti tra il sistema Italia ed il sistema euromediterraneo.
- Una relativa alle azioni di riassetto territoriale a scala regionale e interregionale.



**La prima area** vede come esempio dominante la realizzazione del **Mo. SE.** e delle opere connesse alla salvaguardia di Venezia. Questa opera, il cui importo globale è di **4.272 milioni di €**, ha avuto, finora, una copertura di 2.443 milioni di €. Sono quindi necessarie, per il completamento dell'opera, risorse pari a **1.829 milioni di €**.

Questa opera rappresenta, in modo inequivocabile, la difesa di una realtà territoriale patrimonio della intera umanità; non è quindi pensabile né è possibile ipotizzare una stasi nella erogazione sistematica delle risorse necessarie per dare continuità all'intero sistema di interventi. Bloccare il flusso sistematico di risorse significherebbe produrre danni irreversibili, significherebbe compromettere un avanzamento dei lavori che ha già raggiunto circa il 50%.



**La seconda area** trova come comune denominatore tre distinti indicatori: la congestione, la saturazione su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi, la monodalità nella offerta di trasporto.

Prende corpo così l'urgenza nell'identificare quegli "anelli mancanti" del sistema che producono la non competitività del nostro assetto produttivo. Gli anelli mancanti in realtà sono due: i **valichi** ed i **segmenti di accesso alle piastre logistiche** (porti, aeroporti, interporti).

#### ➤ I valichi

Il ruolo del nostro Paese all'interno dello spazio geo economico dell'Unione Europea si evince chiaramente leggendo la distribuzione territoriale del PIL all'interno della Comunità; da tale lettura emerge chiaramente, come già detto nel Capitolo 4, che su 15 bacini territoriali europei leader in quanto al PIL ben sette ricadono nel nostro Paese e, a differenza degli altri che sono distribuiti sull'intero sistema territoriale europeo, quelli italiani costituiscono una vera macro regione formata dal

Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Trentino Alto Adige, Veneto. Questa macro regione quindi è un teatro economico chiave per lo sviluppo dell'intero sistema comunitario. Dal 1967 ad oggi la quantità delle merci lungo l'arco alpino è praticamente cresciuta del 700%. Il valore della merce transitato è stato, nel 2005, superiore a 128 miliardi di €. In condizioni assolutamente fisiologiche dell'attuale offerta di trasporto su ferro e su gomma, l'incidenza del costo del trasporto sul valore del trasportato, si sarebbe dovuto attestare intorno al 6%, cioè pari a circa 7,7 miliardi di €; nei fatti, tale valore, sia per i vincoli legati in molti casi alla chiusura di alcuni valichi, sia per le penalizzazioni imposte da vincoli di natura amministrativa, sia infine per l'assenza di adeguati interventi infrastrutturali quali i nuovi valichi del Frejus e del Brennero, incide per il 15 - 18% e raggiunge in tal modo un valore pari a circa 23 miliardi di €. Tutto questo danneggia la competitività dei prodotti sia dell'Italia, sia dei Paesi che hanno interessi commerciali con l'Italia e con il Mediterraneo. Nel 1999 la chiusura della galleria del Monte Bianco, ha prodotto un danno di 3 miliardi di €.

Tutto questo innesca processi di delocalizzazione irreversibili di alcune attività produttive presenti nel nostro Paese. Occorre infatti ricordare che il volume di circa 150 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 rappresenta oltre il 38% del volume globale di import-export dell'Italia. È sufficiente un blocco lungo un asse o una penalizzazione burocratica su un valico per misurare il danno per il nostro Paese, per misurare quale sia la fragilità del nostro sistema di scambi.

I valichi non sono quindi un segmento frontaliero, ma un anello mancante di un itinerario lunghissimo su cui vive e si sviluppa l'economia non di una Regione, ma di più Stati. Infatti non ha più senso parlare del valico del Frejus, del Bianco, del Sempione, del Brennero, del valico di Pontebba, ecc., ma:

- del corridoio 5 che, nella sua estensione di oltre 3000 Km, incontra un vincolo nel transito attraverso il Frejus;
- del Corridoio Tirrenico – Genova – Rotterdam che incontra, nel transito attraverso il Sempione ed attraverso il Terzo valico dei Giovi due punti critici che azzerano le potenzialità di interscambio tra i due bacini marittimi del Mare del Nord e del Mediterraneo;
- del Corridoio Nord Sud che da Berlino fino a Palermo trova, nel valico del Brennero, una soluzione di continuità che compromette le potenzialità di due ambiti geoeconomici forti quali quelli della Baviera e della Padania e nell'assenza del ponte sullo Stretto una dannosa interruzione di accessibilità territoriale.

➤ **I segmenti di accesso alle piastre logistiche (porti, aeroporti, interporti)**

Un HUB è una cerniera intermodale sommatoria di un sistema di infrastrutture complesso: l'invaso, le banchine, le attrezzature per la

movimentazione, gli impianti di trasferimento intermodale, le aree di stoccaggio temporanee, le reti stradali e ferroviarie di interazione con il retroporto ed il territorio, le infrastrutture immateriali (reti telematiche, controlli per la security e per la safety). Un HUB se non vuole essere distrutto dal vincolo dell'ultimo miglio, per quanto concerne la sua integrazione con il territorio, deve garantire una piena funzionalità di tutti gli elementi infrastrutturali prima ricordati. Non è sufficiente la sua ubicazione geografica. I nostri HUB, soprattutto quelli portuali, non interagiscono con il territorio.

Infatti:

- il porto di Genova e la portualità ligure non ha assi stradali e ferroviari capaci di dare fluidità ai transiti da e per i porti di Voltri e Savona;
- il porto di Livorno e quello di La Spezia non dispongono né di una interazione funzionale con il corridoio tirrenico, quest'ultimo non è ancora autostradale nel tratto Cecina – Civitavecchia, né di un asse ferroviario che lo colleghi con il Brennero; l'asse Pontremolese è ancora in fase di progettazione;
- il porto di Napoli è bloccato dal sistema urbano e non dispone di una interazione diretta con la rete stradale; altrettanto si può dire per il collegamento ferroviario;
- il porto di Gioia Tauro è ancora oggi privo di collegamenti funzionali e rimane così solo un porto di transhipment;
- il porto di Taranto non ha ancora un collegamento diretto con l'autostrada Bari – Taranto e l'asse ferroviario Bari - Taranto non è ancora quadruplicato;
- il porto di Ravenna ha collegamenti stradali e ferroviari con il sistema nazionale ed europeo pessimi;
- il porto di Ancona non ha collegamenti funzionali né con la rete autostradale, né con quella ferroviaria;
- il porto di Trieste, pur essendo l'unico porto del Corridoio 5, non è supportato da assi ferroviari e autostradali capaci di collegarlo funzionalmente con il territorio.

Tutto questo produce un vincolo temporale dell'ultimo miglio, per percorrenze medie pari a 500 Km, pari alla metà dell'intero tragitto.

Un dato incredibile ma vero. Un dato che rende sempre meno competitivi i nostri porti. **Occorre** quindi in un arco temporale di 90 giorni produrre un "crash program" che definisca un piano di impresa capace di dare certezza alla realizzazione dei valichi e alla realizzazione dei segmenti di accesso agli HUB prima indicati.

Questi anelli mancanti vanno realizzati in tempi certi: i valichi in dieci anni, i collegamenti con le piastre logistiche entro un triennio.

L'importo necessario per realizzare i valichi è di 21 miliardi di €; dall'Europa possiamo ricevere al massimo risorse pari a circa 2 miliardi di €. Occorre quindi identificare dei prodotti finanziari capaci di garantire un simile volume. L'importo necessario per realizzare i collegamenti funzionali con le piastre logistiche prima elencate è di 7 miliardi di €.

**Se si tiene conto di queste priorità, di queste emergenze, di quelle riportate nella terza famiglia di interventi descritta nel seguito e delle esigenze necessarie per l'attuazione del Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato e del Piano pluriennale dell'ANAS, emerge un primo quadro di esigenze finanziarie, per il prossimo triennio, pari a oltre 43 miliardi di €.**

Questo quadro di esigenze, purtroppo, non trova oggi una corrispondenza nelle reali disponibilità di risorse pubbliche. Per questo motivo si stanno approfondendo i seguenti itinerari procedurali che consentano:

- **un possibile utilizzo di parte dei cespiti da IVA e da accise;**
- **un coinvolgimento adeguato di capitali privati;**
- **una ottimizzazione delle risorse comunitarie.**

**In merito al primo itinerario,** sono in corso verifiche sulla possibilità reale di utilizzare, a consuntivo, percentuali dell'extragetto IVA e delle accise.

**In merito al coinvolgimento dei privati,** riteniamo che, attraverso gli strumenti già presenti nella Legge Finanziaria 2008 relativi al Fondo di Garanzia, sia possibile ricorrere a forme di Partenariato Pubblico Privato ottenendo in tal modo una riduzione sostanziale della componente finanziaria pubblica.

**In merito alla ottimizzazione delle risorse comunitarie,** si ritiene opportuno ribadire che l'accesso alle risorse POR, FESR e FAS deve superare il vincolo sostanziale sollevato dalle singole Regioni. Sarà quindi opportuno identificare una norma che dia maggiore forza allo strumento della Intesa Generale Quadro, strumento previsto dalla Legge Obiettivo.



**Per la terza famiglia di interventi,** quella più spiccatamente a scala regionale e relativa ai nodi urbani, alle piastre logistiche, agli schemi idrici, oltre ad ottimizzare le risorse comunitarie, sarà opportuno aggregare le risorse provenienti da distinte Leggi pluriennali di spesa, sempre del settore, per garantire la copertura finanziaria e, soprattutto, ricorrere, ove possibile, a determinanti coinvolgimenti di risorse private.