

Sono emergenze che da sole dimostrano che la mobilità in ambito urbano nulla ha di "locale" ma, a tutti gli effetti, riveste una valenza nazionale. Una valenza nazionale che trova ampia motivazione nel fatto che quasi il 70% del PIL viene garantito dalle attività del terziario, attività che per oltre il 90% avvengono nelle grandi e medie aggregazioni urbane.

Denunciare queste emergenze non significa trasferire all'organo centrale gli oneri per sanare queste negatività, significa porre la tematica nei giusti ambiti decisionali.

La Conferenza Stato Regioni ed Unificata può diventare la sede in cui identificare un Piano organico attraverso cui superare, nell'arco di un quinquennio, il forte indebitamento accumulato. Definendo caso per caso gli strumenti da utilizzare per effettuare il risanamento gestionale delle Aziende e identificando un Fondo rotativo capace di supportare in modo adeguato il rinnovo del materiale rotabile su gomma ridimensionando così l'attuale elevato tasso di inquinamento atmosferico.

5. Una offerta portuale capace di interagire davvero con le reti

Nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno si anticipò la volontà di costruire una riforma organica della organizzazione funzionale della offerta portuale del Paese; dopo un anno si dispone oggi di un quadro normativo pronto per essere sottoposto all'approvazione del Consiglio dei Ministri.

Prima di pervenire ad una proposta di Disegno di Legge si è ritenuto opportuno approfondire, a lungo, una filiera logistica del nostro sistema economico, cioè quella portuale, in modo da rispondere alle esigenze reali della nuova domanda di trasporto.

Non possiamo infatti sottovalutare quanto sia cambiata dal 1994, **anno in cui il Parlamento ha approvato la Legge 84/94**, ad oggi la dimensione e la organizzazione della portualità e della retroportualità.

La portualità italiana gestisce oggi solo quello che è il consumo del sistema economico e demografico del Paese, cioè un volume complessivo import-export stimato attorno ai **4 – 5 milioni di TEU**. Tutto il resto, cioè circa altrettanto, transita senza nemmeno uscire dalla cinta doganale, cioè senza effettuare stoccaggi o lavorazioni della merce.

La Germania, invece, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: **in realtà la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia**. Secondo l'Istituto di Ricerca Fraunhofer, la logistica costituisce in Germania il terzo datore di lavoro, dopo l'industria dell'auto e quella chimica, **con 2,6 milioni di occupati**. In Italia sono **500 mila gli addetti** dell'intero settore trasporto merci e logistica.

Questo confronto testimonia da solo quanto rilevante sia il gap tra due Paesi della Unione Europea proprio in termini di utilizzo di due distinte rendite di posizione quella del Mare del Nord e quella del Mediterraneo. Purtroppo questa dicotomia sarebbe diventata sempre più irreversibile se, alla fine degli anni '90 non ci si fosse convinti che: **la logistica stava sempre più diventando un mercato globale, come quello dei beni di consumo o dei servizi finanziari, mercato che si misura non in decine di miliardi, ma in milioni di miliardi di euro**.

L'obiettivo del Paese diventa quindi la conquista di uno spicchio di mercato nel grande business della logistica mondiale.

D'altra parte sono cambiati tutti gli approcci alla logistica; bastano pochissimi dati per misurare tale rivoluzione: nel 1990 circolavano nel mondo circa **40 milioni di TEU**; oggi sono oltre **400 milioni di TEU**.

Oggi la metà dei container che girano nel mondo sono di provenienza o destinazione cinese.

Parlando di milioni di container, l'ordine di grandezza del potenziale valore aggiunto indotto è di decine di miliardi di euro, cioè di 3 – 4 punti percentuali aggiuntivi di PIL.

Bisogna comprendere che intorno a questo business la partita in Europa è ancora apertissima: non solo i flussi di merce sono sempre meno atlantici e sempre più asiatici attraverso Suez, ma la crescita delle movimentazioni nell'Europa dell'Est – Sud Est e nel Nord Africa renderà il **transit - time** degli scali mediterranei ulteriormente vantaggioso rispetto ai porti del Nord. **L'Italia, quindi, non può perdere questa occasione.**

Il mondo del trasporto portuale e retroportuale, proprio in questo momento di recessione, è molto attento ed al tempo stesso molto preoccupato che si possano commettere quattro imperdonabili errori:

- **Una analisi non corretta del fenomeno e delle sue evoluzioni nei prossimi dieci anni.**
- **Una sottovalutazione o una sopravvalutazione degli effetti sulle logiche produttive, distributive e di mercato.**
- **Una corsa ad offrire porte di accesso al sistema economico europeo scatenando false concorrenze territoriali.**
- **Una incapacità nell'offrire opportunità nell'intero processo di stoccaggio, di distribuzione e di commercializzazione dei prodotti.**

Ebbene questi quattro punti, queste quattro condizioni, ci impongono una attenta analisi sia sulla crisi che il comparto vive oggi, sia sulle possibili evoluzioni.

Il mercato dei trasporti marittimi ha fatto registrare, come detto in precedenza, in questi ultimi anni, un incremento davvero significativo per effetto dei fenomeni di globalizzazione dei mercati e dell'economia nonché dell'imponente crescita delle economie asiatiche. Tutto ciò ha dato un forte impulso all'interscambio via mare, sia nella componente delle esportazioni che in quella delle importazioni.

Solo a partire dal 2007 la fase di marcata espansione dello shipping ha mostrato segnali di rallentamento in coincidenza con le prime turbolenze finanziarie generate dai mutui sub-prime, rallentamento divenuto ancor più critico per effetto della attuale crisi finanziaria internazionale, che ha cominciato ad avere qualche ripercussione

sull'economia reale: **non è casuale il recente crollo del "Baltic dry index", che registra l'andamento della domanda di trasporto via mare delle materie prime e, quindi, coglie eventuali fenomeni di contrazione dell'economia proprio nella componente iniziale della catena dei processi economici che interessano il settore marittimo-portuale.**

Non è facile prevedere tutte le ricadute che la attuale crisi finanziaria mondiale verrà a generare, ma è chiaro che lo scenario richiamato costituisce un motivo ulteriore per avviare una politica di rilancio del settore, che riveste una valenza strategica di primissimo piano. Una valenza che viene confermata dall'aggregato delle attività economiche che attengono ai porti italiani e che in essi si svolgono; un approfondimento di tali dati porta ad una cifra di 105.000 posti di lavoro, con un "fatturato" che si attesta intorno ai 21 miliardi di euro e che, pertanto, contribuisce alla ricchezza nazionale e, quindi, al prodotto interno lordo, per un pari importo.

Sul settore portuale, di conseguenza, il Governo ripone la massima attenzione da parte del Governo anche considerato che, in uno scenario caratterizzato dall'offerta di innumerevoli opportunità, la situazione dei porti italiani presenta attualmente alcuni elementi critici che ne stanno compromettendo la piena competitività rispetto agli altri porti mediterranei e nordeuropei, nonostante il vantaggio legato alla loro privilegiata posizione geografica.

D'altra parte, grazie anche alla politica del Governo attenta ai Corridoi Comunitari ed attenta al rapporto tra il Mediterraneo ed i Corridoi, **il Mediterraneo è divenuto uno dei centri nevralgici della politica mondiale. Sembra il laboratorio del mondo in divenire.**

Ormai il Mediterraneo non ha più solo Fos, Genova, Gioia Tauro, Taranto, Trieste, ecc. Il Mediterraneo ha Damietta, Alessandria d'Egitto, ha in corso l'allargamento del Canale di Suez, ha Kooper, ha Bar, ha Algesiras.

Dobbiamo ammetterlo le criticità che ostacolano lo sviluppo della portualità nazionale risiedono essenzialmente nel fatto che i porti italiani:

- subiscono un notevole deficit infrastrutturale rispetto ai porti degli altri Paesi europei e mediterranei, in particolare di Spagna e Nordafrica;
- hanno scarsità di spazi, aree, banchine e bacini profondi per "cavalcare l'onda" del boom del traffico containerizzato e di altre tipologie di traffico che richiedono fondali adeguati alle navi di nuova generazione;
- sono spesso penalizzati da una eccessiva burocratizzazione della attività amministrativa che ha rallentato, tra le altre cose, la realizzazione di nuove opere. Penso, soprattutto, alle farraginose

procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti;

- sono ancora scarsamente serviti da connessioni ferroviarie e stradali con l'entroterra e con le grandi reti di trasporto;
- sono spesso soggetti a limiti, tetti di spesa, vincoli e "tagli" di risorse che, pur giustificati da esigenze di finanza pubblica, ne condizionano pesantemente l'esercizio delle attività istituzionali.

La politica di rilancio dei porti deve, pertanto, muovere prioritariamente dalla rimozione di tali criticità che rendono meno competitiva la portualità italiana, ma deve anche tener conto dell'esigenza di riconfigurare un disegno strategico complessivo che consenta ai porti del nostro Paese di "fare sistema", di acquisire la "massa critica" necessaria a fronteggiare un mercato in rapida evoluzione e la concorrenza sempre più agguerrita degli scali marittimi dell'area mediterranea, che condividono con i porti italiani alcuni di quei vantaggi geo-economici prima evidenziati.

Se non si provvede in tal senso, riattivando il processo di infrastrutturazione, completando il processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali e rendendo più efficienti i servizi resi dai porti, la portualità italiana rischia di essere esclusa dai grandi flussi del traffico internazionale e di recitare un ruolo marginale e di basso profilo.

Si rende, dunque, improrogabile una revisione della legislazione portuale che sia in grado di eliminare simili criticità.

L'obiettivo dell'incremento dei traffici marittimi e del recupero di competitività del Paese può essere perseguito attraverso un percorso legislativo che preveda:

- **il completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali;**
- **la definizione equilibrata dei rapporti tra gli organi delle autorità portuali e la valorizzazione della governance;**
- **la semplificazione delle procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti;**
- **lo sviluppo delle connessioni intermodali;**
- **l'offerta di servizi caratterizzati da efficienza ed economicità;**
- **la modernizzazione del sistema di assegnazione delle concessioni demaniali di aree per l'espletamento delle operazioni portuali;**
- **la semplificazione delle procedure concernenti i dragaggi dei fondali.**

In relazione alla autonomia finanziaria, va premesso che in precedenti Leggi Finanziarie è stata prevista l'attribuzione, alle Autorità Portuali, del gettito della tassa erariale e della tassa di ancoraggio, nonché la devoluzione, alle stesse, anche di una quota dei tributi diversi dalle tasse e dai diritti portuali, allo specifico fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali.

Tuttavia la previsione da ultimo richiamata non ha trovato sostanziale attuazione, così come la norma che aveva previsto la definizione delle modalità attuative della partecipazione delle Regioni all'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti, ai fini del finanziamento di investimenti volti al potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari per i porti stessi, con priorità per gli interventi riguardanti i porti ricompresi nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

Il mancato completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali ha così prodotto una contrazione del processo di infrastrutturazione portuale fortemente negativa, la quale ha di fatto impedito anche il pieno sviluppo delle autostrade del mare ed il conseguente alleggerimento del traffico gommato.

Si ritiene utile, pertanto, nelle more di un effettivo processo di completamento della autonomia finanziaria, verificare la possibilità di istituire, per ora, considerando le disponibilità finanziarie limitate, un nuovo sistema che consenta alle citate Autorità, la realizzazione di opere previste nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali. Un sistema che consenta la stipula di contratti di mutuo di durata anche pluridecennale con la Cassa Depositi e Prestiti.

È altresì opportuno, in tale contesto, agevolare la possibilità, per le Autorità Portuali, di ricorrere, comunque, a forme di compartecipazione del capitale privato, anche secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui al codice dei contratti.

Tale nuovo sistema di finanziamento potrà così verosimilmente permettere l'avvio di quel processo di infrastrutturazione portuale che appare imprescindibile per un adeguato sviluppo dei traffici marittimi e per il recupero di competitività del settore.

La ripresa del processo di infrastrutturazione, peraltro, non dipende esclusivamente dalla autonomia finanziaria delle autorità portuali, ma è legata anche alla loro capacità di svolgere, in modo efficiente e tempestivo, i compiti istituzionali. Per tale ragione, pur risultando opportuno, al momento, mantenere la attuale classificazione dei porti e l'impianto numerico delle autorità portuali, occorre ridefinire in modo più equilibrato i rapporti tra gli organi delle autorità in questione, ai fini di una adeguata valorizzazione della governance e delle relative managerialità.

Il Presidente della autorità portuale, infatti, deve essere realmente un manager del porto, dotato della giusta autonomia decisionale e svincolato da spesso ingiustificati appesantimenti burocratici.

In tale ottica si deve consentire al Presidente di amministrare direttamente il demanio marittimo portuale rilasciando, senza il coinvolgimento di altri organi della autorità portuale, le concessioni di breve durata nonché quelle per l'esercizio delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale e per l'affidamento delle attività dirette alla fornitura dei servizi di interesse generale agli utenti portuali.

In altri termini, i Presidenti delle autorità portuali devono essere posti in condizione di decidere e, soprattutto, di decidere rapidamente per garantire al porto una effettiva operatività e tale risultato potrà essere meglio perseguito anche attraverso la corrispondente revisione delle attribuzioni del Comitato Portuale, lasciando a quest'ultimo l'emanazione dei soli atti effettivamente strategici dal punto di vista della programmazione e pianificazione delle attività portuali.

La richiamata esigenza di non rallentare la vita del porto impone, inoltre, la revisione del meccanismo di nomina della figura del Presidente, oggi basato su una sequenza di fasi poco chiare che hanno dato luogo a frequenti contenziosi.

Occorre, quindi, individuare una soluzione più adeguata e rispondente anche in una ottica di snellimento e semplificazione delle procedure, naturalmente nel rispetto dei principi costituzionali riguardanti una materia oggetto di legislazione concorrente.

Inoltre, proprio ai su indicati fini di maggiore efficienza, occorre precisare meglio i rapporti di coordinamento tra la autorità portuale e l'autorità marittima, a fronte di un più chiaro riparto di competenze.

A criteri di semplificazione deve essere ricondotto anche l'iter approvativo dei piani regolatori portuali e delle loro varianti posto che la attuale disciplina non ha certo giovato al rapido sviluppo delle infrastrutture ed alla operatività del porto in termini di incremento dei traffici. Appare necessario, in particolare, abbattere i tempi anche attraverso la applicazione di istituti tipici del diritto amministrativo quali, per esempio, il silenzio assenso ai fini del raggiungimento della intesa tra le autorità portuali e i Comuni e la conferenza di servizi.

È tuttavia evidente che l'attrazione dei traffici non presuppone soltanto una idonea infrastrutturazione portuale, ma anche adeguati collegamenti con il retroterra; da qui, l'esigenza di prevedere il finanziamento degli interventi riguardanti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, attraverso la istituzione di un apposito Fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'adozione di tali misure dovrebbe così assicurare lo sviluppo strategico integrato del territorio e l'incremento delle autostrade del mare.

Quanto ai servizi tecnico-nautici, finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo, appare opportuna una modifica della attuale disciplina alla luce dell'accordo interassociativo intervenuto il 12 aprile 2007 tra la totalità dei soggetti erogatori dei servizi e dei relativi utenti, posto che lo stesso sembra costituire un valido punto di equilibrio tra le esigenze delle categorie interessate e la salvaguardia della efficienza ed economicità dei servizi.

Altro tema di particolare rilievo è quello della fornitura del lavoro portuale temporaneo; al riguardo, pur tenuto conto della non facile situazione economica, appare doveroso rendere strutturale il meccanismo di corresponsione della indennità di mancato avviamento al lavoro per i lavoratori portuali organizzati nelle imprese o nelle agenzie promosse dalle autorità portuali in conformità alla legge.

In materia di concessioni demaniali per lo svolgimento delle operazioni portuali, poi, si ritiene utile introdurre un sistema più moderno e rispondente alle finalità di sviluppo infrastrutturale sopra evidenziate, il quale premi l'impegno dei concessionari ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione delle opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, attraverso la previsione di una adeguata riduzione dei canoni ed il riconoscimento di una maggiore durata del titolo rispetto ai concessionari che tale impegno non assumono.

Appare utile, inoltre, prevedere efficaci misure di monitoraggio sul corretto adempimento degli obblighi derivanti dalla concessione, in vista di una migliore valorizzazione delle aree portuali e di un effettivo sviluppo dei traffici marittimi.

Peraltro, occorre prevedere che le aree portuali non più utilizzabili a fini commerciali possano essere destinate a finalità turistico ricreative e di diporto nautico, in modo da non penalizzare, ingiustificatamente, un settore così importante per il Paese dal punto di vista economico.

Infine, ma non certo per importanza, non va dimenticata la necessità di semplificare ulteriormente la attuale disciplina sul dragaggio dei fondali come correttamente ritenuto anche dal Parlamento, in modo da consentire l'arrivo delle navi portacontainer di ultima generazione; anche in tale ottica si rende necessario prevedere lo snellimento dell'iter di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti; ciò consentirà ai porti di rispondere tempestivamente alle esigenze del mercato.

Questo tipo di approccio fa capire che la infrastrutturazione dei nostri porti, in merito all'accesso alle risorse, ha due distinti momenti: uno obbligatoriamente a "fondo perduto", uno, invece, tipicamente caratterizzato dalla logica dell'investimento e, quindi, non è e non deve essere considerato debito pubblico.

Un approccio questo senza dubbio nuovo, infatti per molto tempo c'è stata una vera disattenzione alla infrastrutturazione dei nostri HUB portuali; intesi non solo come ambito marittimo ma come nodo sommatoria di infrastrutture materiali ed immateriali, di bacini di evoluzione e di reti stradali e ferroviarie.

Se volessimo ricercare delle responsabilità in questa disattenzione programmatica e strategica troveremmo che il denominatore comune delle responsabilità è da ricercarsi **nella diffusa illusione programmatica di ogni realtà portuale.**

Il "**localismo**", o peggio, la illusione che un determinato ambito territoriale fosse l'unico riferimento capace di generare attrazione, capace di diventare nodo chiave, cioè HUB, ha costituito, per il nostro Paese, da sempre, la assurda fine di ogni logica programmatica.

Oggi però sono cambiate, come detto prima, tutte le categorie e tutte le condizioni che hanno cauterizzato la intera economia marittima:

1.

Nel 2015 il Mediterraneo movimenterà circa 70 milioni di TEU.

2.

I Corridoi plurimodali Rotterdam – Genova e Varna – Durazzo – Bari sono due canali secchi che rendono, già oggi, il Mediterraneo un grande teatro economico delle convenienze di tre aree quali il Nord Africa, la nuova Europa ed il complesso ed articolato sistema euroasiatico.

3.

La crescita del PIL della Cina e la contestuale modifica dei mercati di offerta mondiale delle materie prime e dei beni di consumo.

L'Italia non può perdere questa occasione che, tra l'altro, gli viene offerta da quanto definito da 47 Paesi del sistema euromediterraneo attraverso il Documento "Wider Europe" prodotto dall'Unione Europea nel 2005. In tale Documento, che è a tutti gli effetti il Piano Euromediterraneo, emerge il ruolo chiave che l'Italia potrebbe svolgere proprio in questi prossimi cinque anni all'interno del Mediterraneo.

Per questo motivo il nostro Paese ha proposto alla Unione Europea di avviare una rivisitazione ed un monitoraggio delle reti TEN ed una contestuale interazione tra questo quadro programmatico e l'intero sistema Euromediterraneo. Tale proposta è stata condivisa dall'Unione Europea.

Un lavoro che coinvolgerà, come detto prima 47 Paesi e che farà emergere in modo trasparente il ruolo cerniera del nostro Paese all'interno di un sistema così complesso ma al tempo stesso ricco di convenienze e di interessi misurabili.

Questo approccio a scala sovra nazionale imporrà, però, la costruzione nel nostro paese di alcune certezze quali:

- **La misurabile certezza nella realizzazione delle reti di collegamento tra il territorio ed il porto.**
- **L'abbattimento di vincoli ambientalistici immotivati**, quali quelli legati alle attività di dragaggio e di approfondimento dei fondali.
- **Un rapporto diverso, tutto da costruire, tra Autorità Portuale e gli Enti locali.**
- Uno svolgimento celere delle pratiche doganali, sanitarie, ecc. Non ha senso che a Genova la permanenza in porto di un container è di 4 volte superiore a quella di Rotterdam.

L'urgenza nel decidere, l'urgenza nel fare, l'urgenza nell'approfitte di questa stasi, sta proprio nel fatto che non dobbiamo dimenticare che tra il 2014 ed il 2017, anche in presenza di una crescita del PIL minima, in Europa entreranno in crisi alcuni segmenti strategici quali: i valichi alpini, i valichi lungo l'arco dei Pirenei, gli assi ferroviari lungo la Padania e la Provenza, il sistema autostradale lungo la Baviera, gli assi di accesso ai porti di Rotterdam e di Amburgo, l'asse autostradale Istanbul – Sofia – Budapest – Vienna, l'accesso alle grandi aree metropolitane al cui interno si è ormai consolidato oltre il 70% dei consumi. Questo imporrà una rivisitazione sostanziale dei punti di accesso al sistema europeo.

In questa obbligata emergenza non hanno senso localismi e vecchie battaglie di schieramento.

Questa serie di considerazioni ci deve quindi portare ad un confronto aperto e coraggioso con il tessuto istituzionale definito a valle della riforma del Titolo V° della Costituzione. Sarà necessario, cioè, convincersi che la portualità è sommatoria di condizioni e di funzioni non legate ad una fisicità territoriale. **Ad esempio gli HUB portuali del Nord Adriatico:**

- sono strettamente interconnessi con il Corridoio 5; un Corridoio su cui insiste il nodo intermodale di Lione, di Orbassano, di Novara, di Verona, di Padova, di Venezia, di Cervignano. Un Corridoio che movimentata il 36% dell'intero sistema comunitario;
- Trieste è l'unico porto franco del Mediterraneo;

- rappresentano la porta dell'area orientale dell'Europa nel Mediterraneo;
- consentono una riduzione di circa 8 giorni per l'accesso al sistema Europa rispetto all'itinerario che utilizza gli HUB del Nord Europa.

E così l'HUB di Genova:

- ha una storica tradizione commerciale ed ha una retroportualità rara e singolare: il sistema padano movimentata il 57% delle merci e le attività produttive ubicate in tale area partecipano per oltre il 60% alla formazione del PIL;
- è il terminale di uno dei Corridoi strategici della Unione Europea: il Corridoio 24; definito Corridoio dei due Mari perché collega il Mediterraneo ed il Mare del Nord;
- proprio da quest'anno con l'avvio dei lavori del Terzo Valico dei Giovi nell'arco di sei anni potrà interagire in modo efficiente non solo con il sistema Padano ma con il vasto sistema economico della Europa centrale.

Questo approccio rafforza ulteriormente il ricorso, già evidenziato nel DPEF dello scorso anno di "distretto logistico". Un concetto questo non più legato ad una fisicità territoriale ma ad una misurabile attività economica; un concetto già presente nelle Piattaforme Logistiche identificate nell'Allegato Infrastrutture al DPEF sempre dello scorso anno, un concetto già condiviso nelle altre realtà comunitarie.

6. *L'abbattimento della incidenza del costo del trasporto e della logistica sul trasportato*

In altre parti del documento si ricorda quanto sia rilevante ed al tempo stesso negativo il peso del costo del trasporto sul valore del trasportato, il peso di una logistica non efficiente, il peso di una inefficienza legata essenzialmente alla assenza di una offerta infrastrutturale completa.

Cosa intendiamo per offerta infrastrutturale completa; **intendiamo un sistema in cui nessun segmento di rete, nessun nodo intermodale, nessuna piastra portuale o interportuale, contengono al proprio interno deficienze infrastrutturali anche minime.**

In termini più spiccatamente tecnici definiamo queste carenze, soprattutto nell'accesso sia alle aree produttive che intermodali, come "efficienza o qualità dell'ultimo miglio". Ebbene i veri punti morti dell'intero itinerario che caratterizza la evoluzione del processo che porta la merce dalle aree di produzione al mercato, trova i momenti di maggiore crisi proprio nell'accesso ai terminali e nel passaggio dalle aree di produzione alla rete.

Prende corpo così la chiara esigenza, più volte invocata, della contestualità e della compiutezza del progetto di infrastrutturazione. Una contestualità ed una compiutezza più volte criticata perché ritenuta come impoverimento del Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo.

In proposito è utile un esempio: l'autostrada Bari – Taranto ha il casello terminale non nel nodo urbano di Taranto, non nell'impianto portuale di Taranto, ma nel nodo urbano di Massafra, cioè a circa 15 Km dal porto e a 18 dal nodo urbano. Se tra le opere legate alla "Piastra logistica dell'HUB di Taranto" comparisse l'intervento relativo al "Collegamento tra Massafra e il porto di Taranto" automaticamente si penserebbe ad uno svilimento strategico della Legge Obiettivo. In realtà la rilevanza strategica non è da ricercare alla dimensione finanziaria dell'intervento, non è da ricercare alla complessità dell'opera, ma è da ricercare, proprio, nella importanza di una determinata tessera infrastrutturale all'interno di un mosaico articolato e complesso come quello che oggi caratterizza la nostra offerta infrastrutturale.

7. L'avvio concreto della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus e del Brennero

Oggi siamo in presenza di due avanzamenti distinti nell'attuazione concreta di due nuovi valichi ferroviari essenziali per il nostro Paese e per l'Europa.

Sulla Torino – Lione siamo, dopo un lungo periodo di approfondimento e di confronto con le realtà locali - un approfondimento durato tre anni e mezzo - di fronte alla identificazione di un tracciato e quindi all'avvio del processo progettuale che potrebbe portare nell'arco di un anno alla definizione di un progetto di massima.

Completamente diverso è invece lo stato di avanzamento del progetto relativo al nuovo tunnel ferroviario del Brennero.

Anzitutto l'opera è già in fase di cantiere, sul versante italiano, con un andamento molto favorevole, che ha consentito di realizzare 7,5 km di foro pilota in pochi mesi.

Va inoltre sottolineato il fatto che su quest'opera, che riveste un ruolo fondamentale nei collegamenti verso i Paesi del centro e nord Europa, si appunta l'attenzione massima dell'Unione Europea, che ha concesso per la realizzazione della stessa un contributo comunitario di 786 milioni di euro, facendone il primo progetto della Unione Europea per contribuzione.

Inoltre il 18 maggio 2009, è stato sottoscritto a Roma il "Memorandum of Understanding" con il quale Italia, Germania e Austria si impegnano, in via definitiva, alla realizzazione dell'asse ferroviario del Brennero da Monaco a Verona.

Entro i prossimi mesi sarà possibile approvare il progetto in sede CIPE e tale scadenza è obbligata se non si vuole rivisitare l'intero programma dei lavori con un concreto rischio di perdita di quote rilevanti di fondi da parte della Unione Europea. Una perdita ingente non solo dal punto di vista finanziario ma anche di credibilità, di fronte alla Commissione che ha sinora dato il massimo credito alla programmazione infrastrutturale del nostro Paese.

Prende corpo così la improcrastinabile esigenza di individuare le modalità di accesso alle risorse necessarie a coprire il fabbisogno residuale per la completa realizzazione dell'opera di parte italiana. Tale importo al netto del contributo comunitario ammonta a 1.329,7 milioni di euro a fronte di un costo complessivo di 3.575 milioni di euro.

Tenuto conto della importanza strategica dell'intervento si ritiene utile riportare di seguito una apposita monografia sintetica in cui si riportano una serie di considerazioni sulla urgenza delle decisioni da prender e sulle stime economiche dell'intervento.

Valutazioni sul carattere di urgenza della decisione politica e stime economiche delle fonti di sostegno alternative

L'Unione Europea ha stanziato per il progetto della Galleria di base del Brennero un importo complessivo di 786 M€, da dividere in parti uguali tra Italia e Austria, a copertura del 27% dei costi di costruzione e del 50% dei costi relativi agli studi fino al 2013. La Decisione Europea che garantisce i finanziamenti Europei è stata adottata il 5 dicembre 2008 e i primi finanziamenti sono già stati erogati. Da parte delle massime autorità competenti italiane sono state date ripetutamente assicurazioni circa la valenza e la priorità del Progetto oltre all'impegno politico del Governo per la sua realizzazione nei tempi previsti. Da ultimo, il 5 dicembre 2008 a Verona ciò è intervenuto negli incontri con il Vice Presidente della Commissione EU Antonio Tajani e il Coordinatore del Corridoio N. 1 Karel Van Miert. Le stesse assicurazioni politiche sono state ripetute a Roma il 13 febbraio 2009 in occasione del nostro incontro con il Coordinatore Karel Van Miert a Palazzo Chigi.

La mancata approvazione del CIPE sta generando ritardi che si ripercuotono direttamente sulla data di avvio dei lavori e determinano la conseguente perdita di parte dei contributi Europei già deliberati. Infatti, lo slittamento di parte dei lavori oltre il termine del periodo di eleggibilità della Decisione Europea di finanziamento, non consente di beneficiare dei relativi contributi approvati. Tale perdita è valutabile in circa 30 milioni di Euro, oltre ulteriori oneri indiretti valutabili in circa 5 milioni di Euro, per mese di ritardo rispetto alla data originariamente prevista per l'approvazione (gennaio 2009). Il valore del danno causato dal ritardo è riferito al valore dell'intero progetto. Di tali perdita di finanziamenti Europei, e quindi aumento dei costi, la metà è a carico dell'Italia, come già rappresentato dall'Ambasciatore Silvio Fagiolo, Presidente della CIG, nella lettera a noi inviata il 19 marzo 2009.

Un eventuale accumulo di eccessivo ritardo dei lavori di costruzione potrebbe portare alla perdita totale dei contributi Europei, con obbligo di restituzione dei finanziamenti già erogati, oltre agli interessi di mora previsti dalle Decisioni Europee di finanziamento.

Da parte austriaca, con Decreto del 15 aprile 2009, il Ministro Federale per i Trasporti, l'Innovazione e la Tecnologia della Repubblica d'Austria, ha già rilasciato l'autorizzazione a costruire ai sensi del diritto ferroviario austriaco per la Galleria di base del Brennero sul territorio austriaco. Con tale Decreto, le autorità hanno confermato anche la compatibilità ambientale del Progetto; di

conseguenza sono ora disponibili tutte le autorizzazioni richieste dalle leggi federali austriache per la Galleria di base del Brennero. L'autorizzazione dei finanziamenti dell'opera è stata inoltre inserita nella legge finanziaria austriaca per il 2009, la cui approvazione in Parlamento è prevista entro giugno 2009. A partire da tale data, ogni ulteriore ritardo sarebbe imputabile esclusivamente alla parte italiana.

L'8 maggio 2009, in occasione della seduta del CIPE, è stata presentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'informativa relativa alla tempistica di approvazione del progetto definitivo della galleria ferroviaria di base del Brennero. Il CIPE ha preso atto delle scadenze temporali da onorare, che prevedevano, tra l'altro, la chiara indicazione della garanzia dell'impegno italiano nella realizzazione dell'opera nel DPEF, da approvare entro il mese di luglio 2009.

Il 18 maggio 2009 è stato sottoscritto a Roma il "Memorandum of Understanding" tra Italia, Germania e Austria per lo sviluppo dell'asse ferroviario del Brennero da Monaco a Verona; l'intesa è stata sottoscritta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano e dagli omologhi austriaco e tedesco, dai Presidenti delle Province interessate Alto Adige, Trentino, Verona, Tirolo, Baviera, e dai responsabili delle reti ferroviarie coinvolte (RFI SpA, ÖBB Infrastruktur Bau AG); con tale atto, i governi hanno confermato ufficialmente l'impegno sul piano finanziario e della tempistica a realizzare la Galleria di Base del Brennero;

Nel quadro del programma di realizzazione dei cunicoli esplorativi per la Galleria di base del Brennero lato Italia, avviato nel giugno 2006, sono stati già realizzati circa 7,5 km di cunicoli, pari a circa il 30 % delle tratte complessive previste in territorio italiano. I lavori procedono in linea con le tempistiche programmate.

Con le condizioni assunte e tenuto conto del piano di realizzazione previsto nelle Decisioni di finanziamento dall'Unione Europea fino al 2013, il Costo a Vita Intera del Progetto Definitivo è ad oggi quantificabile in ca. 7.150 Mln €. Tale importo potrebbe essere soggetto ad adeguamenti in fase di progettazione esecutiv

La parte di competenza italiana, parimenti a quella austriaca, corrisponde al 50% di tale importo e risulta pertanto pari a circa € 3.574 Mln.

L'attuale disponibilità dei finanziamenti lato Italia è la seguente:

Fondi di Legge Obiettivo (Delibera CIPE n. 89/2004)	45,0	M€
IV Addendum al Contratto di Programma MIT/RFI 2001-2005	215,0	M€
Risorse da contratto di programma MIT/RFI 1994-2000 rese disponibili a seguito di incassi successivi al 1993 di fondi UE relativi a decisioni TEN come da lettere MIT del 24/11/04 prot. 6229/2004/S.P. e del 14/04/05 prot. n. 10541/2005/S.P.	26,0	M€
Quota parte finanziamenti UE concessi (MIP 2001-2006)	33,3	M€
Quota parte finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/Studies)	96,7	M€
Quota parte finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/Works)	296,3	M€
Totale	712,3	M€

Il fabbisogno finanziario complessivo che rimane da garantire per la parte italiana ammonta quindi a **2.862 M€** ovvero la differenza tra la parte di competenza italiana del costo del Progetto Definitivo e le fonti già impegnate o garantite.

Oltre alle risorse provenienti dal bilancio dello Stato, sono state individuate altre fonti di sostegno finanziario alternative che potranno rendersi disponibili nei prossimi anni a fronte di un piano di azioni definito e che rientrano negli impegni programmatici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in linea con le intese raggiunte e sottoscritte in data 18 maggio 2009.

Tali fonti che concorrono alla copertura del progetto sono:

Finanziamenti comunitari TEN-T inseriti nei piani di co-finanziamento europeo successivi al 2013. Il progetto definitivo prevede per gli anni successivi al 2013, costi totali a carico dell'Italia pari a circa 2.216,90 M€. Ipotizzando un contributo da parte dell'Unione Europea pari quello riconosciuto attualmente (27% dei costi di costruzione), si può prevedere un finanziamento a favore dell'Italia da parte dell'Unione Europea per gli anni successivi al 2013 pari, in via cautelativa, a circa **500 M€**.