

maggiore velocità nell'adeguamento dell'offerta). Le imprese ferroviarie e gli MTO (Multimodale Transport Operator), per conquistare nuovi clienti che non siano in grado di comprare tutti gli slot del convoglio, hanno sviluppato i treni "multi cliente".

Il traffico intermodale caratterizza soprattutto le relazioni internazionali e per gran parte si sviluppa in alcuni grandi terminal ferroviari localizzati lungo la pianura Padana, in corrispondenza delle direttrici di adduzione verso i principali valichi alpini che connettono l'Italia con in Paesi del Centro-Nord Europa (Sempione, Gottardo, Brennero), con quelli dell'Est Europa (Tarvisio) e dei Balcani (Villa Spicina). Il trasporto intermodale rappresenta il 40% del traffico totale gestito dalla rete ferroviaria e nel 2011 sono state movimentate oltre 50 milioni di tonnellate, ossia un volume di affari costituito per il 68% da container e casse mobili (con il combinato ferro-mare), per il 15% da veicoli stradali accompagnati e per il restante 17% da rimorchi non accompagnati.

**TABELLA 8: TRASPORTO FERROVIARIO INTERMODALE DI MERCI REALIZZATO DALLE GRANDI IMPRESE PER UNITÀ DI TRASPORTO INTERMODALE: ANNI 2010-2013 (tonnellate in valore assoluto, tonnellate-km in migliaia, percorso medio in km)**

|                               | 2011              |                  | 2012              |                  | 2013              |                  |
|-------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
|                               | Tonnellate        | Tonnellate km    | Tonnellate        | Tonnellate km    | Tonnellate        | Tonnellate km    |
| Container e casse mobili      | 34.274.950        | 7.205.892        | 33.985.150        | 7.173.075        | 36.951.390        | 8.381.149        |
| Semirimorchi non accompagnati | 8.658.545         | 1.599.582        | 9.554.085         | 1.826.115        | 5.751.711         | 882.382          |
| Veicoli stradali accompagnati | 7.500.807         | 940.267          | 5.468.473         | 682.771          | 5.154.034         | 607.708          |
| Sconosciuto                   | 55.460            | 4.386            | 8.148             | 552              | 9.783             | 581              |
| <b>Totale</b>                 | <b>50.489.762</b> | <b>9.750.127</b> | <b>49.015.856</b> | <b>9.682.513</b> | <b>47.866.918</b> | <b>9.871.820</b> |
| <b>Percorso medio</b>         | <b>193,1</b>      |                  | <b>197,5</b>      |                  | <b>206,2</b>      |                  |

Fonte: ISTAT, 2015.

Il movimento totale di merci del sistema interportuale italiano nel 2012, secondo i dati pubblicati a luglio 2014 da Unione Interporti Riuniti, è stato superiore a 1,83 mln TEU (1,73 nel 2011), la maggior parte dei quali (71%) all'interno dei terminal di Interporto Quadrante Europa (36%, 667.000 TEU), CIM di Novara (21%, 380.000 TEU) ed Interporto Padova (14%, 250.000 TEU). In aggiunta a tali strutture, quantità elevate di TEU movimentati si sono avute nei terminal di Interporto di Bologna (151.000 TEU), Interporto di Trento (144.000 TEU), interporto di Rivalta Scrivia (105.333 TEU), Cepis (55.000 TEU) e Polo Logistico Integrato di Mortara (48.000 TEU).

A tali dati devono sommarsi i treni di tipo convenzionale, movimentati da alcuni terminal, ossia 136.648 unità nel 2012. Solo tre strutture hanno evidenziato più di 20.000 carri ferroviari movimentati: Cepis (44.000), Interporto Quadrante Europa (29.000) e Interporto di Bologna (24.000). In sette interporti nel 2012 non sono state osservate movimentazioni di carri ferroviari, mentre nelle restanti undici strutture se ne sono movimentati meno di 10.000.

Il comparto marittimo, pur con una dinamica decisamente più debole in confronto al trend globale e dell'area euro, detiene il 55% delle esportazioni italiane extra UE. Del complesso delle merci movimentate in entrata ed in uscita

dall'Italia il 53,50% viaggiano via mare: il 27,8% di queste è diretto verso i Paesi europei ed il 30% circa si muove da e verso l'Asia.

Nel 2013 il complesso degli scambi extra-comunitari via mare dell'Italia ha raggiunto quota 211 miliardi di euro, 110 dei quali in importazione. In termini percentuali questi valori incidono, rispettivamente, per il 68,3 ed il 55,6% sui corrispondenti flussi complessivi di import e di export dell'intera economia nazionale. Le aree maggiormente interessate dalle esportazioni via mare sono l'America e l'Asia, rispettivamente con circa 31 e 35 miliardi di euro registrati nel 2013. Sul fronte delle importazioni, però, il divario tra queste due aree si amplifica notevolmente, con un valore dei prodotti asiatici importati via mare che sfiora i 54 miliardi di euro, pari all'81,4% del totale import di provenienza asiatica, con una punta del 93,8% per l'area del Medio Oriente per via soprattutto degli scambi di prodotti energetici. Via Oceano Atlantico, invece, le importazioni dell'Italia si fermano a 15 miliardi di euro.

I principali dati sulla consistenza del trasporto marittimo delle merci per regione e ripartizione territoriale riflettono l'eterogeneità del network portuale italiano, in cui si ritrovano scali molto diversi in termini di dimensione operativa e grado di specializzazione merceologica.

| <b>TABELLA 9: MOVIMENTO NEL COMPLESSO DELLA NAVIGAZIONE PER REGIONE DI IMBARCO E SBARCO: ANNO 2013 (migliaia di tonnellate)</b> |                |                 |                |             |               |
|---|----------------|-----------------|----------------|-------------|---------------|
|   | <b>Sbarchi</b> | <b>Imbarchi</b> | <b>Totale</b>  | <b>Navi</b> | <b>Stazza</b> |
| Abruzzo   | 1.585          | 270             | <b>1.856</b>   | 444         | 2.587         |
| Calabria  | 17.511         | 17.764          | <b>35.274</b>  | 51.294      | 252.423       |
| Campania  | 14.510         | 7.049           | <b>21.559</b>  | 94.176      | 278.578       |
| Emilia-Romagna  | 19.372         | 3.156           | <b>22.528</b>  | 4.123       | 42.651        |
| Friuli-Venezia Giulia   | 43.655         | 7.473           | <b>51.128</b>  | 4.161       | 100.529       |
| Lazio   | 12.480         | 3.571           | <b>16.051</b>  | 8.883       | 175.810       |
| Liguria   | 45.496         | 21.317          | <b>66.813</b>  | 11.481      | 373.008       |
| Marche  | 4.673          | 2.529           | <b>7.202</b>   | 2.739       | 52.592        |
| Molise  | 9              | 184             | <b>193</b>     | 811         | 1.258         |
| Puglia  | 25.975         | 14.053          | <b>40.028</b>  | 8.325       | 110.558       |
| Sardegna  | 27.848         | 24.760          | <b>52.608</b>  | 74.577      | 283.970       |
| Sicilia   | 38.999         | 38.728          | <b>77.727</b>  | 111.361     | 427.560       |
| Toscana   | 20.393         | 12.528          | <b>32.921</b>  | 48.052      | 292.940       |
| Veneto  | 23.791         | 5.835           | <b>29.627</b>  | 4.511       | 98.749        |
| Porti minori  | 1.342          | 221             | <b>1.563</b>   | 3.430       | 16.345        |
| <b>TOTALE</b>   | 297.638        | 159.440         | <b>457.078</b> | 428.368     | 2.509.558     |
| <b>Regioni più sviluppate</b>   | 169.859        | 56.411          | <b>226.270</b> | 83.950      | 1.136.279     |
| <b>Regioni in transizione</b>   | 29.442         | 25.214          | <b>54.657</b>  | 75.832      | 287.815       |
| <b>Regioni meno sviluppate</b>  | 96.995         | 77.594          | <b>174.588</b> | 265.156     | 1.069.119     |
| Fonte: ISTAT, novembre 2014.  |                |                 |                |             |               |

Il dato relativo agli ultimi anni conferma come i porti gateway (Nord Tirreno e Nord Adriatico), potendo servire il territorio produttivo dell'interno e nel

contempo agire come porta di accesso dei traffici oceanici diretti al centro Europa, stiano reggendo la concorrenza meglio degli hub di trasbordo, che hanno perso gradualmente quote di mercato, incidendo in modo negativo sulla performance del settore a livello nazionale. I dati ripropongono, dunque, il tema della necessità di interventi che innalzino la competitività del sistema dove per la movimentazione dei container occorrono 18-19 giorni per export import contro una media paesi OCSE di 11/10 giorni.

Il dettaglio sulla movimentazione di contenitori nei principali porti italiani nel 2013 restituisce una complessiva situazione di leggera ripresa (5,7% sul 2012, dato che si conferma nei primi sei mesi del 2014) determinata da una risposta differenziata alla crisi economica, con la crescita dei porti liguri e dell'Alto Adriatico e, per quanto riguarda il *transshipment*, il recupero dei traffici a Gioia Tauro (però in contrazione nel periodo gennaio-ottobre 2014, -2,6%) cui fa da contraltare la forte difficoltà di Taranto (-24,1% nel 2013 e -2,2% nel 2014, scendendo a poco più di 27,8 milioni di tonnellate rispetto a 28,5 milioni di tonnellate nel 2013%).

| <b>TABELLA 10 MOVIMENTO CONTENITORI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI:<br/>SBARCHI+IMBARCHI+TRASBORDI, ANNI 2009-2013 (TEUS)</b> |                  |                  |                  |                  |                   |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
|  | 2009             | 2010             | 2011             | 2012             | 2013              |
| Savona-Vado  | 196.317          | 196.434          | 170.427          | 75.282           | 77.859            |
| Genova   | 1.533.627        | 1.758.858        | 1.847.102        | 2.064.806        | 1.988.013         |
| La Spezia  | 1.046.063        | 1.285.155        | 1.307.274        | 1.247.218        | 1.300.432         |
| Marina di Carrara  | 6.168            | 7.793            | 5.455            | 99               | 356               |
| Livorno  | 592.050          | 628.489          | 637.798          | 549.047          | 559.180           |
| Piombino   | -                | -                | -                | -                | -                 |
| Civitavecchia  | 28.338           | 41.536           | 38.165           | 50.965           | 54.019            |
| Napoli   | 515.868          | 534.694          | 526.768          | 546.818          | 477.020           |
| Salerno  | 269.300          | 234.809          | 235.209          | 208.591          | 263.405           |
| Gioia Tauro  | 2.857.440        | 2.852.264        | 2.304.987        | 2.721.104        | 3.094.254         |
| Taranto  | 741.428          | 581.936          | 604.404          | 263.461          | 197.317           |
| Brindisi   | 722              | 1.107            | 485              | 97               | 566               |
| Bari   | 55               | 680              | 11.121           | 29.398           | 31.436            |
| Ancona   | 105.503          | 110.395          | 120.674          | 142.213          | 152.394           |
| Ravenna  | 185.022          | 183.577          | 215.336          | 208.152          | 226.879           |
| Chioggia   | -                | -                | -                | -                | -                 |
| Venezia  | 369.474          | 393.913          | 458.363          | 429.893          | 446.591           |
| Protonotaro  | -                | 40               | -                | 40               | -                 |
| Monfalcone   | 1.417            | 1.166            | 591              | 812              | 814               |
| Trieste  | 276.957          | 281.643          | 393.186          | 408.023          | 458.597           |
| Catania  | 21.791           | 20.560           | 17.659           | 22.087           | 30.255            |
| Augusta  | 19               | 78               | -                | 200              | 203               |
| Palermo  | 30.111           | 33.495           | 28.568           | 22.784           | 20.647            |
| Pozzallo   |                  |                  |                  | 3.522            | 3.987             |
| Cagliari-Sarroch   | 736.984          | 629.340          | 603.236          | 621.536          | 702.143           |
| <b>Totale</b>  | <b>9.514.654</b> | <b>9.777.962</b> | <b>9.526.808</b> | <b>9.612.626</b> | <b>10.082.380</b> |

Fonte: Assoport e Contship Italia, 2014.

Guardando nel complesso ai movimenti degli scali, si rileva che se il traffico rinfusiero si concentra nei porti più prossimi agli impianti industriali di riferimento (Taranto, Ravenna, Venezia, Brindisi e Piombino) o, come a Trieste, di punti di accesso a infrastrutture di trasporto di idrocarburi, la specializzazione nei traffici

Ro-Ro è degli scali insulari, per garantire continuità territoriale al traffico merci, e dei porti che presentano una buona connessione alla rete autostradale.

**TABELLA 11: MERCE NEL COMPLESSO DELLA NAVIGAZIONE PER TIPO DI CARICO E PORTO DI SBARCO E IMBARCO: ANNO 2013 (migliaia di tonnellate)**

| PORTI               | Contentori    | Rinfusa liquida | Rinfusa solida | Ro-Ro         | Altro carico  | Totale         | Vari (%) totale 2012-13 |
|---------------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|-------------------------|
| Ancona              | 1.131         | 172             | 587            | 2.053         | 36            | 3.978          | -12,82                  |
| Augusta             | 10            | 23.184          | 824            | 240           | 50            | 24.308         | -2,31                   |
| Bari                | 546           | 3               | 1.413          | 1.341         | 76            | 3.379          | -1,00                   |
| Barletta            | -             | 337             | 591            | -             | 210           | 1.138          | -22,48                  |
| Brindisi            | 3             | 2.387           | 4.572          | 984           | 885           | 8.831          | -13,68                  |
| Cagliari            | 6.923         | 1.784           | 167            | 3.150         | 220           | 12.244         | -2,64                   |
| Catania             | 214           | 18              | 307            | 1.972         | 300           | 2.812          | 3,96                    |
| Chioggia            | 0             | -               | 1.536          | 3             | 939           | 2.478          | 2,35                    |
| Civitavecchia       | 612           | 1.679           | 3.573          | 3.695         | 192           | 9.750          | -4,75                   |
| Falconara Marittima | -             | 3.219           | -              | -             | -             | 3.219          | -14,23                  |
| Fiumicino           | -             | 2.556           | -              | 1             | -             | 2.556          | -48,15                  |
| Gaeta               | -             | 2.214           | 916            | -             | 63            | 3.193          | 16,62                   |
| Gela                | 0             | 2.496           | -              | 1             | 1             | 2.498          | -36,05                  |
| Genova              | 13.376        | 17.631          | 1.382          | 7.829         | 612           | 40.830         | -3,82                   |
| Gioia Tauro         | 26.295        | 629             | 41             | 245           | 236           | 27.447         | 0,18                    |
| La Spezia           | -             | -               | -              | 1.297         | 0             | 1.297          | -90,04                  |
| Lipari              | 9.464         | 625             | 1.835          | 5             | 183           | 12.112         | 573,64                  |
| Livorno             | -             | 1.664           | -              | 91            | 3             | 1.758          | -91,43                  |
| Marina Di Carrara   | 5.894         | 8.057           | 702            | 7.597         | 1.627         | 23.877         | 665,78                  |
| Messina             | -             | 1               | 840            | -             | 979           | 1.820          | -79,90                  |
| Milazzo             | 0             | 33              | 0              | 9.109         | 2             | 9.144          | -39,16                  |
| Monfalcone          | -             | 14.318          | -              | 141           | 58            | 14.517         | 280,82                  |
| Napoli              | 4             | 1               | 456            | 1.021         | 2.531         | 4.012          | -68,55                  |
| Olbia               | 2.775         | 5.461           | 863            | 3.754         | 387           | 13.240         | 81,99                   |
| Oristano            | 0             | -               | 57             | 6.014         | 84            | 6.155          | 320,42                  |
| Ortona              | -             | 259             | 965            | 10            | 14            | 1.248          | -9,70                   |
| Palermo             | -             | 828             | 380            | -             | 134           | 1.342          | -82,28                  |
| Piombino            | -             | -               | 3              | 1.302         | 0             | 1.305          | -81,78                  |
| Ponte Fornaci       | 121           | 1.827           | 60             | 5.434         | 170           | 7.612          | 471,04                  |
| Porto Empedocle     | -             | 164             | 2.980          | 2.656         | 274           | 6.074          | -75,34                  |
| Porto Foxi          | -             | 139             | 586            | 53            | 363           | 1.142          | -70,11                  |
| Porto Nogaro        | 11            | 24.786          | -              | -             | -             | 24.797         | 1.231,03                |
| Porto Torres        | -             | 3.997           | -              | -             | -             | 3.997          | -3,99                   |
| Portovesme          | -             | 12              | 242            | 1             | 876           | 1.130          | -48,73                  |
| Pozzallo            | -             | 787             | 1.026          | 1.901         | 116           | 3.830          | 239,84                  |
| Ravenna             | -             | 70              | 662            | 157           | 226           | 1.115          | -95,02                  |
| Reggio Di Calabria  | 22            | 96              | 715            | 108           | 158           | 1.099          | -82,16                  |
| Salerno             | 2.308         | 4.856           | 8.394          | 1.433         | 5.531         | 22.522         | 308,08                  |
| Santa Panagia       | -             | 7               | 141            | 6.267         | 52            | 6.466          | -46,82                  |
| Savona              | 1.813         | 22              | 177            | 3.767         | 268           | 6.048          | -57,11                  |
| Taranto             | 2             | 10.458          | -              | -             | -             | 10.461         | -70,29                  |
| Termini Imerese     | 940           | 7.294           | 3.137          | 1.108         | 1.339         | 13.817         | 919,70                  |
| Trapani             | 981           | 4.137           | 13.327         | 1.411         | 4.640         | 24.496         | 1.777,09                |
| Trieste             | 3.829         | 33.473          | 1.330          | 6.000         | 1.354         | 45.986         | 9,12                    |
| Venezia             | 3.606         | 9.496           | 6.711          | 1.094         | 2.244         | 23.152         | -5,88                   |
| Altri porti         | 375           | 5.122           | 2.331          | 4.000         | 1.017         | 12.845         | 15,81                   |
| <b>TOTALE</b>       | <b>81.257</b> | <b>196.298</b>  | <b>63.829</b>  | <b>87.245</b> | <b>28.448</b> | <b>457.078</b> | <b>-4,14</b>            |

Fonte: ISTAT, novembre 2014.

Il dato per il 2014 del traffico cargo degli aeroporti italiani è estremamente positivo, 952.082 tonnellate (+5% rispetto al 2013, 12 mila tonnellate più del 2011) e conferma l'elevata concentrazione in capo ai tre scali principali (Malpensa, Fiumicino e Bergamo) che, complessivamente, movimentano 674 mila tonnellate (il 75,4% del traffico nazionale cargo). Nell'ambito di previsioni ampiamente positive sul lungo periodo alla scala globale, a condizione di un recupero in termini di gap infrastrutturale (mancanza di dogane, magazzini specializzati e servizi per un'efficiente catena logistica, bassa connessione con altre reti) l'Italia può trovare spazi rispetto ai principali Paesi europei concorrenti ed innalzare la sua quota di mercato (pari a circa il 6%, contro il 30% tedesco ed il 10% francese).

| <b>TOTALI 12: MERCI PER AEROPORTO E RIPARTIZIONE PER TIPOLOGIA AL 2014</b> |                     |                      |                    |                          |                  |
|--|---------------------|----------------------|--------------------|--------------------------|------------------|
| <b>Aeroporto</b>   | <b>Cargo (tons)</b> | <b>Var % su 2013</b> | <b>Merchi Avio</b> | <b>Merchi Superficie</b> | <b>Posta</b>     |
| Alghero  | 38,77               | 15,40                | 38,42              | 0                        | 0,36             |
| Ancona   | 6.990               | 5,02                 | 5.873              | 0                        | 1.117            |
| Bari   | 2.061               | 1,38                 | 298                | 0                        | 1.763            |
| Bergamo  | 123.206             | 6,11                 | 122.494            | 712                      | 0                |
| Bologna  | 41.789,34           | 5,35                 | 32.160,06          | 9.622,37                 | 6,92             |
| Brescia  | 40.573              | 2,90                 | 6.959              | 9.135                    | 24.479           |
| Brindisi   | 12                  | 20                   | 12                 | 0                        | 0                |
| Cagliari   | 2.994               | 10,92                | 1.606              | 0                        | 1.388            |
| Catania  | 6.206               | 1,36                 | 5.637              | 2                        | 567              |
| Firenze  | 268,70              | 18,72                | 109,40             | 159,30                   | 0                |
| Genova   | 3.482,59            | 25,66                | 275,86             | 3.206,72                 | 0                |
| Lamezia T.   | 1.460               | 11,08                | 68                 | 0                        | 1.392            |
| Milano LIN   | 17.458,01           | 10,99                | 12.718,89          | 0                        | 4.739,12         |
| Milano MXP   | 469.657             | 9,14                 | 459.696            | 0                        | 9.961            |
| Napoli   | 9.950,31            | 32,41                | 5.581,19           | 2.176,93                 | 2.192,20         |
| Olbia  | 309,87              | 9,11                 | 308,91             | 0                        | 0,96             |
| Palermo  | 1.507               | 1,70                 | 513                | 0                        | 994              |
| Pescara  | 44                  | 93,90                | 44                 | 0                        | 0                |
| Pisa   | 8.210,15            | 238,98               | 7.722,15           | 386,23                   | 101,77           |
| Reggio Cal.  | 46,02               | 54,48                | 46,02              | 0                        | 0                |
| Rimini   | 400,48              | 52,53                | 280,40             | 0                        | 120,09           |
| Roma CIA   | 15.668              | 4,67                 | 15.610             | 0                        | 58               |
| Roma FCO   | 143.088             | 0,83                 | 134.685            | 0                        | 8.403            |
| Torino   | 7.036,86            | 27,38                | 695,20             | 6.341,65                 | 0                |
| Trapani  | 17,68               | 51,17                | 17,68              | 0                        | 0                |
| Treviso  | 0,20                | 400                  | 0,20               | 0                        | 0                |
| Trieste  | 452,85              | 20,97                | 123,46             | 329,39                   | 0                |
| Venezia  | 44.426,01           | 2,71                 | 40.240,29          | 4.157,47                 | 28,26            |
| Verona   | 4.578               | 3,52                 | 237                | 4.341                    | 0                |
| <b>TOTALI</b>  | <b>952.081,84</b>   | <b>4,97</b>          | <b>854.200,12</b>  | <b>40.570,05</b>         | <b>57.311,67</b> |

Fonte: Assaeroporti, 2015.

## **I.2 SINTESI DELLE ANALISI SULLA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE**

Con riferimento al settore stradale, L'Italia con una dotazione di 6.668 km di autostrade (per la gran parte con due corsie per senso di marcia) rappresenta

circa il 10 per cento della rete europea. Il valore di 22,1 km di rete autostradale ogni mille kmq di superficie, valore sostanzialmente costante negli ultimi anni, resta al di sopra della media europea e superiore ai valori di Francia e Regno Unito, ma inferiore a quelli di Germania e Spagna. A differenza di altri paesi quali Spagna, Francia e Germania in cui la crescita della rete autostradale è proseguita fino allo scorso decennio, la rete italiana è sostanzialmente la stessa dal 1980 a fronte invece di consistenti aumenti dei flussi di traffico. Ciò ha evidenti riflessi sui dati inerenti i fenomeni di congestione: sulla rete italiana circolano il 15% delle vetture laddove essa costituisce circa il 9% del sistema autostradale europeo.

Sulla rete di oltre 25.000 km gestiti da ANAS insistono oltre 11.000 ponti e viadotti, 4.000 dei quali con lunghezza superiore a 100 metri, e 1.200 gallerie di cui 842 di lunghezza superiore ai 500 metri. Oltre il 40% di queste opere sono state realizzate in periodi antecedenti il 1970 e hanno, quindi, raggiunto o superato la vita utile di progetto. Lo stato di conservazione delle opere d'arte richiede, pertanto, una manutenzione programmata al fine di porre rimedio ai naturali fenomeni di invecchiamento dei materiali dovuti alle azioni atmosferiche, accentuata anche dai maggiori effetti dell'azione dinamica causata dall'intenso volume di traffico di mezzi pesanti caratterizzati da pesi sempre crescenti.

Nel settore ferroviario, a fronte di una lunghezza complessiva delle linee in esercizio pari a circa 16.700 Km, la percentuale delle linee elettrificate si pone con il 70% al di sopra della media europea, e, per un'analoga percentuale, la rete italiana è dotata del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), tecnologia armonizzata con lo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie ERTMS. La percentuale di linee a doppio binario (45%) è invece al di sotto dei principali partner europei, come Francia e Germania. Ulteriori elementi di analisi derivano dai dati riguardanti le caratteristiche della rete per macroaree territoriali. Rispetto a un'estensione delle linee in esercizio pari a circa il 65% dell'intera rete nazionale, nelle regioni più sviluppate sono collocate circa il 76% delle linee a doppio binario ed elettrificate. Nelle regioni meno sviluppate, invece, sono collocate il 27% delle linee, ma solo il 25% delle linee elettrificate e il 20% di quelle a doppio binario.

Le linee AV / AC in esercizio, prevalentemente distribuite nella direttrice Torino-Milano-Napoli-Salerno, attraversano sette regioni per una lunghezza complessiva dei binari di circa 1.300 km.

Con specifico riferimento alle caratteristiche della rete ferroviaria che più incidono sulla capacità di sviluppo del trasporto merci, emergono elementi di criticità che riguardano le caratteristiche qualitative relative ai moduli di terminal e stazioni che raramente consentono il transito dei treni fino a 700 metri di lunghezza, le limitazioni al transito dei treni con 22 tonnellate per asse e i limiti di sagoma che non consentono il trasporto dei container high cubes senza l'utilizzo di carri ribassati. Queste limitazioni incidono in modo diffuso, con diversa rilevanza ma uguale gravità sotto il profilo strategico, soprattutto su due aree del paese: nelle direttrici di collegamento immediatamente a ridosso dei principali valichi alpini e nel Mezzogiorno.

I precari collegamenti di ultimo miglio con le strutture portuali penalizzano il traffico merci ferroviario e ovviamente portuale; in prospettiva, la crescita dimensionale delle navi, guidata dalla ricerca di economie di scala crescenti,

porrà ulteriori pressioni sui collegamenti terrestri. Da ciò deriva l'importanza, in particolare per il trasporto di container, dei collegamenti tra porti e reti ferroviarie e stradali.

Circa l'accessibilità ferroviaria, il 78% dei porti è dotato di collegamento ferroviario diretto con la Rete principale, il 52% è dotato di terminal ferroviario all'interno del porto e quattro porti Core oggi non presentano il collegamento alle reti nazionali. I Porti (con \* si indicano quelli Core) si possono raggruppare a seconda del Tipo di Rete ferroviaria:

- Porti con Rete Ferroviaria di Tipologia A (la rete ferroviaria entra nel porto/presenza di fascio binari): Savona Vado, Trieste\*, Genova\*, La Spezia\*, Venezia\*. Livorno\*, Taranto\*, Ancona\*, Ravenna\*, Messina-Milazzo, Gioia Tauro\*, Marina di Carrara, Piombino, Napoli\*, Catania, Salerno;
- Porti con Rete Ferroviaria di Tipologia B (La rete ferroviaria si attesta fuori del porto (presenza di fascio binari): Civitavecchia;
- Porti con Rete Ferroviaria di Tipologia C (La rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto):Golfo Aranci, Brindisi, Bari\*, Augusta, Palermo\*. Cagliari Sarroch\*.

Circa l'accessibilità stradale , tutti i 23 maggiori porti italiani presentano collegamenti con la viabilità ordinaria, la maggioranza è però carente in termini di qualità del collegamento con la rete autostradale, in particolare :

- solo 7 realtà portuali presentano collegamenti con viabilità extraurbana, tra queste le realtà con migliori collegamenti stradali (raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km) sono Napoli, Genova e Savona-Vado;
- 6 realtà portuali hanno collegamenti con viabilità urbana;
- le restanti 10 con viabilità mista.

I dati evidenziano carenze infrastrutturali anche su gran parte dei 14 porti core individuati come obiettivi prioritari dalla Commissione Europea in quanto strategici nell'ambito dei corridoi TEN-T. Sette dei 14 porti core risultano avere collegamenti stradali non adeguati in quanto raggiungibili con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

Un secondo ambito di criticità attiene alla profondità dei fondali e alla conseguente possibilità di accogliere navi di grandi capacità. In merito a tale problematica un recente studio propone una ricognizione sulla situazione riguardante i principali porti italiani e una stima dei fabbisogni di dragaggio.

Mentre attualmente tale problema interessa prevalentemente gli scali di *transshipment* e di traffico *deep sea*, in conseguenza al fenomeno del gigantismo navale è probabile che la disponibilità di alti fondali si renda progressivamente necessaria anche per scali specializzati su traffici *short-sea*. Con la graduale entrata in servizio delle navi container di maggiori dimensioni è infatti possibile che le compagnie decidano di indirizzare le navi attualmente in uso sulle grandi distanze verso i traffici all'interno del Mediterraneo. Infine, pesano - soprattutto sui tempi di attraversamento delle merci - una serie di vincoli di carattere amministrativo e istituzionale.

| <b>TABELLA 13: PROFONDITÀ DEI FONDALI E FABBISOGNI DI DRAGAGGIO NEI PORTI ITALIANI</b> |                   |  |                               |                                      |
|--|-------------------|--|-------------------------------|--------------------------------------|
| <b>Autorità portuali</b>   | <b>TEU (2013)</b> | <b>Fabbisogno di dragaggio (m<sup>2</sup>)</b> | <b>Profondità attuale (m)</b> | <b>Profondità post-dragaggio (m)</b> |
| Gioia Tauro  | 3.100.000*        |  | -18,0                         | -18,0                                |
| Genova   | 1.988.013         | 2.956.000                                      | -15,0                         | -17,5                                |
| La Spezia  | 1.300.432         | 918.000  | -14,0                         | -15,0                                |
| Livorno  | 560.000*          | 1.860.000                                      | -13,0                         | -16,0                                |
| Cagliari   | 685.000*          |  | -16,0                         | -18,0                                |
| Taranto  | 197.317           | 19.500.000                                     | -14,0                         | -16,0                                |
| Napoli   | 490.000*          | 4.713.000                                      | -15,0                         | -16,5                                |
| Venezia  | 443.000*          | 6.650.000                                      | -9,8                          | -12,0                                |
| Trieste  | 458.497           | 3.650.000                                      | -18,0                         | -18,0                                |
| Salerno  | 270.000*          | 5.000.000                                      | -13,0                         | -15,0                                |
| Ravenna  | 226.879           | 6.788.584                                      | -11,5                         | -14,5                                |
| Savona-Vado  | 75.000*           | 430.000  | -18,5                         | -20,0                                |
| Ancona   | 152.394           | 2.890.000                                      | -12,5                         | -14,0                                |
| Civitavecchia (Fiumic., Gaeta)   | 49.600*           | 413.000  | -15,0                         | -15,0                                |
| Palermo (Termini Imerese)  | 20.647*           | 434.568  | -5,0                          | -10,0                                |
| Catania  | 27.800*           | 1.500.000                                      | -8,0                          | -12,0                                |
| Bari   | 31.412*           | 200.000  | -12,5                         | -13,0                                |
| Marina di Carrara  | .*                | 140.000  | -10,5                         | -10,5                                |
| Brindisi   | .*                | 1.350.000                                      | -14,0                         | -14,0                                |
| Augusta  | 203               | 86.914   | -16,0                         | -16,0                                |
| Piombino   |                   | 4.150.000                                      | -12,0                         | -15,0                                |
| Messina  |                   |  | -11,0                         | -11,0                                |
| Olbia - Golfo Aranci   |                   | 104.350  | -10,0                         | -10,0                                |
| <b>TOTALI</b>  | <b>10.076.744</b> | <b>63.734.256</b>                              |                               |                                      |

Fonte: DIPE, 2014.

Da una aggiornata ed esaustiva ricognizione sulla dotazione infrastrutturale del complesso degli aeroporti italiani, con riferimento ai volumi di traffico attuali, non emergono complessivamente sostanziali criticità relative alla capacità delle infrastrutture aeroportuali nazionali sia per quanto riguarda le strutture *land-side* che quelle *air-side*. In relazione a un aumento previsto dei traffici, e in assenza di interventi volti a innalzare gli attuali livelli di capacità, tuttavia, in un arco temporale di circa 10 anni i principali aeroporti italiani potrebbero andare incontro a gravi fenomeni di congestione. La previsione di raggiungimento in un breve-medio periodo della soglia di capacità interessa prevalentemente i due principali scali italiani, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, ma anche altri aeroporti caratterizzati attualmente da livelli di saturazione nelle ore di picco tra cui Bergamo, Catania, Napoli, Bologna, Firenze e Pisa. Un dato sicuramente critico è invece quello relativo al livello di intermodalità: solo 6 scali (Fiumicino, Malpensa, Palermo, Pisa, Torino ed Ancona) risultano collegati alla rete ferroviaria sia essa di scala locale o regionale.

Cospicui investimenti sono stati fatti negli anni recenti nel settore della mobilità su ferro dei principali centri urbani italiani.

A Napoli, le linee metropolitane 1 e 6 sono inserite in un sistema reticolare di trasporto pubblico e ciò consente di migliorare l'accessibilità alle diverse aree urbane e garantire l'interconnessione e l'intermodalità con il sistema stradale, il sistema dei parcheggi di interscambio, con le reti regionali, nazionali, internazionali e con il sistema portuale. La Linea 1 rappresenta una delle linee di

forza del trasporto pubblico nel Comune di Napoli con una configurazione ad anello che va a coprire varie aree del territorio comunale (Piscinola/Scampia, Policlinico, Vanvitelli, Università, Duomo, Garibaldi); la realizzazione dell'ultima tratta Centro Direzionale/Capodichino è strategica per il collegamento con l'Aeroporto e per la chiusura dell'anello metropolitano, dal momento che a Capodichino la metropolitana si interfaccia a nord con la tratta Piscinola/Capodichino della ferrovia gestita dalla MetroCampania Nord-Est. L'estensione della linea in configurazione finale è di circa 18 km. Nella configurazione attuale si registrano 12000 passeggeri/direzione nell'ora di punta; nella configurazione futura fino a Capodichino: 24000 passeggeri/direzione nell'ora di punta.

La Linea 6 nasce come linea tranviaria e, pertanto, con uno standard ridotto sia in termini costruttivi che trasportistici rispetto ad una linea metropolitana pesante. La linea si sviluppa lungo la direttrice est - ovest con l'obiettivo di decongestionare la fascia litoranea; la linea si interfaccia a ovest con il nodo intermodale Campi Flegrei (passante ferroviario FS, Linea Cumana e trasporto su gomma linee extraurbane) e a est con la linea 1 nella stazione Municipio. L'estensione della linea in configurazione finale è di circa 6,5 km. Nella configurazione finale si prevedono 7200 passeggeri/direzione nell'ora di punta.

A Catania, nell'ambito del processo di ammodernamento della Ferrovia Circumetnea, la realizzazione della metropolitana di Catania rappresenta uno degli elementi essenziali del trasporto pubblico locale dell'area metropolitana catanese e di una parte significativa del comprensorio pedemontano etneo, consentendo di migliorare significativamente le interconnessioni con il sistema ferroviario, stradale e aeroportuale. Infatti con la prima fase del programma di sviluppo della metropolitana, che riguarda le aree urbane di Catania, Misterbianco e Adrano, si avranno circa 47 km di metropolitana a servizio dell'area metropolitana di Catania in grado di trasportare un flusso di viaggiatori pari, a regime, a quasi 60 milioni/anno. Particolarmente significativa la tratta di immediata realizzazione (in quanto parte delle opere civili sono già appaltate) che consentirà il collegamento con l'aeroporto di Fontanarossa; peraltro per il completamento dei lavori fino all'aeroporto le progettazioni a livello definitivo hanno ottenuto tutti i nulla osta ed approvazioni necessarie ai fini della pubblicazione dei bandi di gara per l'affidamento dei lavori; sono in corso le procedure espropriative.

A Milano, le linee 4 e 5 di nuova realizzazione vanno ad ampliare la configurazione a rete delle linee metropolitane nella città di Milano.

La linea 5, ad automatismo integrale, si sviluppa, tutta in galleria, da una parte sulla direttrice Milano-Cinisello-Monza, collegando la stazione FS di Garibaldi con la via Bignami posta ai limiti del Comune di Milano, dall'altra verso ovest collegando la stazione Garibaldi allo stadio di San Siro. La linea realizza numerosi punti di interscambio sia con altre linee metropolitane che con il sistema ferroviario regionale. Con la prossima apertura all'esercizio della tratta Garibaldi-Stadio si andrà ad incrementare in maniera sensibile l'offerta di trasporto nell'area, già a partire dall'apertura dell'EXPO. Nei programmi comunali si sta valutando l'ulteriore estensione verso ovest da San Siro a Settimo Milanese, anche al fine di poter realizzare un adeguato deposito/officina, e verso nord-est da Bignami a Monza. Nella configurazione Bignami-San Siro la linea ha una lunghezza

di circa 13 km. La capacità oraria della linea, con un cadenzamento di 90 s, è di 21.280 passeggeri/ora/direzione. La domanda di trasporto sull'intera linea si attesterà intorno a 65 milioni di passeggeri/anno.

La linea M4, ad automatismo integrale, risponde all'esigenza della forte domanda di trasporto riscontrata lungo la direttrice San Cristofaro - Linate e si estende dalla periferia sud-ovest della città al centro storico e dal centro storico all'aeroporto di Linate. La linea realizza oltre che l'interscambio con l'aeroporto di Linate anche una serie di interscambi sia con altre linee metropolitane che con il sistema ferroviario regionale. La capacità oraria della linea, con un cadenzamento di 90 s, è di 24.000 passeggeri/ora/direzione. La domanda di trasporto sull'intera linea si attesterà intorno a 84 milioni di passeggeri/anno.

A Torino, la Linea 1, ad automatismo integrale, attualmente in esercizio collega il Comune di Collegno con l'area del Lingotto, attraversando le stazioni ferroviarie di Porta Susa e Porta Nuova. La linea metropolitana costituisce, insieme alle linee tranviarie, uno degli assi portanti del trasporto pubblico nella città. E' in corso di realizzazione il prolungamento verso est da Lingotto a Bengasi, ed è in programma la realizzazione del prolungamento verso ovest da Collegno a Cascine Vica. L'estensione della linea in esercizio è di 13,2 km; con i prolungamenti verso Cascine Vica e Bengasi la linea raggiunge circa 19 km. La capacità della linea, con il cadenzamento attuale di 120 s, è di 12.000 passeggeri/ora/direzione; la capacità sarà notevolmente aumentata quando si utilizzerà il cadenzamento minimo di 75 s. I passeggeri attualmente trasportati sono sull'ordine di 40 milioni/anno; la domanda di trasporto, considerato anche i bacini interessati dai prolungamenti, si attesterà intorno agli 80 milioni/anno.

L'Interconnessione Rebaudengo/passante ferroviario Torino, sulla linea Torino-Ceres di GTT, viene prolungata per circa 3.385 m per consentire il collegamento con la linea lenta RFI del passante ferroviario di Torino, in via di completamento. Il nuovo collegamento si snoda principalmente lungo la direttrice di Corso Grosseto partendo dalla linea lenta di RFI, all'altezza della stazione REBAUDENGO, per riallacciarsi alla linea esistente Torino-Ceres, all'altezza di Largo Grosseto.

A Roma, la linea C rappresenta l'infrastruttura di trasporto pubblico di interconnessione tra la zona est della città (Casilina), il centro storico, e la zona Nord-ovest (Cassia). Attualmente è in esercizio la tratta tra il comune di Montecompatri e Centocelle. Il prossimo prolungamento fino alla stazione di San Giovanni e il completamento della prima parte della linea fino a Fori Imperiali renderanno possibile l'interconnessione a maglia delle tre reti metropolitane romane nelle stazioni di San Giovanni e Colosseo. L'estensione totale della linea da Montecompatri a Fori Imperiale è di circa 24,5 km. Nella configurazione finale con sviluppo fino alla Cassia è prevista una domanda di trasporto 20000/passeggeri/direzione nell'ora di punta.

A Firenze, il Comune ha in programma la realizzazione di un'ampia rete tranviaria che consentirà il collegamento tra il centro città e i comuni limitrofi; ad oggi risulta in esercizio la linea 1 che realizza il collegamento tra il centro città e il Comune di Scandicci, e sono in corso di realizzazione la linea 2 e il primo lotto della linea 3; la linea 2 consentirà il collegamento tra la città e l'aeroporto, mentre il primo lotto della linea 3 con la zona di Careggi. Attualmente la linea 1 in esercizio trasporta circa 13 milioni di passeggeri/anno.

### I.3 L'EVOLUZIONE DEL QUADRO PROGRAMMATICO EUROPEO DEI TRASPORTI NEL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA

Durante il semestre di Presidenza, l'Italia ha sollecitato gli Stati membri e la Commissione a compiere passi avanti concreti verso il potenziamento e l'integrazione delle infrastrutture di trasporto europee, dando attuazione piena ai principi di intermodalità, interoperabilità e concorrenza tra i vari sistemi nazionali.

Il *IV pacchetto ferroviario* rappresenta un'occasione importante per migliorare i servizi ferroviari dell'Unione Europea, aumentandone efficacia, efficienza e competitività. Questi processi, per essere veramente efficaci, devono essere realizzati in modo omogeneo e in tempi adeguati in tutti gli Stati membri. I tre dossier che compongono il *pilastro tecnico* del IV Pacchetto sono i seguenti:

- Proposta di Regolamento del Parlamento e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie e che abroga il Regolamento (CE) n. 881/2004.
- Proposta di Direttiva del Parlamento e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione europea (rifusione).
- Proposta di Direttiva del Parlamento e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione).

Nel corso del Semestre di Presidenza è stato avviato e portato avanti il trilatero con il Parlamento e la Commissione UE. L'Italia ha posto con forza l'esigenza di progredire contestualmente anche sul *pilastro politico*, affrontando gli aspetti relativi alla liberalizzazione e alla governance.

Il pilastro politico è composto dai seguenti dossier:

- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia.
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie .

Sui primi due dossier si è pervenuti al progress report nel Consiglio del 3 dicembre 2014; sul terzo si è conseguito, nel medesimo Consiglio, l'orientamento generale.

L'obiettivo della proposta di "Apertura del mercato" è quello di migliorare la qualità dei servizi di trasporto ferroviario dei passeggeri e migliorarne l'efficienza operativa, attraverso regole comuni per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico per il trasporto passeggeri, insieme a misure di accompagnamento per aumentare il successo delle procedure di gara competitive.

La proposta sulla "Governance" mira a intensificare la pressione concorrenziale sui mercati dei servizi nazionali di trasporto passeggeri anche attraverso misure volte ad assicurare la parità di accesso all'infrastruttura da parte del gestore dell'infrastruttura.

Nel **trasporto aereo**, la Commissione e il Parlamento Europei hanno rispettivamente presentato e modificato la proposta legislativa Cielo Unico Europeo II+ (Single European Sky SES) che, superando le criticità del Cielo Unico Europeo I e II, mira a fare in modo che l'Europa abbia un sistema del trasporto aereo competitivo e in grado di catturare la crescente domanda di traffico prevista nei prossimi anni.

L'Italia ha inserito il Cielo Unico Europeo II+ tra i temi prioritari del semestre, ottenendo l'orientamento generale sull'intero pacchetto nel Consiglio del 3 dicembre 2014. Principale obiettivo del Cielo Unico Europeo II+ è una riforma dell'architettura dell'ATM (Air Traffic Management) in Europa, attraverso una deframmentazione dello spazio aereo. Come conseguente risultato dell'applicazione del Cielo Unico Europeo si prevedono una riduzione dei costi, dei ritardi e dell'impatto ambientale nel settore aereo e un miglioramento della safety in campo aeronautico.

In parallelo e coerenza con il quadro giuridico europeo sopra delineato (comprendente la Comunicazione della Commissione 2014/C 99/03 in materia di aiuti di Stato agli aeroporti), nel consiglio dei Ministri del 30 settembre 2014 è stato adottato l'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale finalizzato a promuovere la razionalizzazione e l'efficiamento del settore attraverso lo sviluppo del settore aeroportuale, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi ad intercettare la domanda di traffico.

Nel **trasporto marittimo** la revisione delle reti TEN-T ha creato la base per un nuovo indirizzo strategico che miri a rendere i porti italiani capaci di affrontare la concorrenza in un contesto ormai totalmente globalizzato, anche attraverso maggiori investimenti nella logistica.

L'Italia ha conseguito nel Consiglio dell'8 ottobre 2014, l'orientamento generale sul Regolamento per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti.

Il Regolamento prevede misure relative alla libera prestazione dei servizi e disposizioni sulla trasparenza finanziaria volte a dimostrare l'allocazione di fondi pubblici, la non arbitrarietà dei prezzi fissati in presenza di monopoli e la trasparenza dei canoni per le infrastrutture. Esso costituisce un riferimento importante per il nostro Paese proprio nel momento in cui il Governo italiano si appresta ad emanare un piano della portualità e della logistica.

Anche la **mobilità nelle aree urbane** è tra le priorità dell'Unione Europea, considerato che nelle città vive più del 70% della popolazione europea, si produce l'85% del PIL, sono concentrati il 40% delle emissioni di CO<sub>2</sub> e il 70% delle altre sostanze inquinanti da imputare al traffico urbano nonché il 40% degli incidenti stradali.

La mobilità in ambito urbano è influenzata dall'impiego delle nuove tecnologie che possono offrire diverse opportunità e generare nuove forme di mobilità. Le nuove generazioni, in particolare, sembrano essere le più interessate a nuove forme di mobilità a cui è possibile accedere attraverso l'impiego di nuove tecnologie basate sull'uso della rete internet, delle sue applicazioni e dei social network.

L'11 dicembre 2013 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno approvato i Regolamenti nn. 1315 e 1316 con i quali si definisce il nuovo orientamento in materia di **rete transeuropea dei trasporti TEN-T**, improntato a rendere efficace e vincolante l'utilizzo dei fondi che la UE eroga ai progetti di interesse

comune a valere sulle risorse della Connecting Europe Facility (CEF), del FESR, del Fondo di Coesione e dei prestiti della Banca europea per gli investimenti.

I Regolamenti fissano al 2030 il termine per completare la rete centrale (*Core*) e al 2050 quello per la rete *Comprehensive*. Le reti dovranno conformarsi a caratteristiche tecniche prestabilite, che, per le ferrovie, riguardano il tipo di elettrificazione, l'ERTMS, il carico assiale e il modulo minimo. Per le autostrade, la presenza di aree di riposo ogni 100 km e di distributori di carburanti puliti, nonché la dotazione di tecnologie intelligenti. Si prevedono inoltre misure volte a rimuovere i colli di bottiglia e rendere più fluido ed efficiente il traffico di merci e il trasporto di passeggeri, attraverso l'intermodalità e il sostegno alla realizzazione di collegamento di porti e aeroporti alla rete TEN-T nonché all'integrazione dei nodi urbani.

Durante il periodo 2014 -2020 l'Unione Europea, anche grazie al forte sostegno della Commissione, ha stanziato circa 26,3 miliardi di euro per la copertura degli investimenti della **nuova rete centrale di trasporto TEN-T (core network)**. Il resto del costo, oltre 250 miliardi di euro, è in buona parte a carico dei bilanci degli Stati membri, che sono tuttavia frenati per la mancanza di sufficienti risorse e l'impossibilità di utilizzare quelle faticosamente stanziata a causa dei vincoli del Patto di stabilità e crescita.

In seno al Consiglio informale dei Ministri dei Trasporti europei che si è svolto a Milano il 16 e 17 settembre 2014, è stata conseguentemente posta l'esigenza di: rafforzare la *governance* dei corridoi e l'interoperabilità delle tecnologie e la reciprocità negli accessi; dare maggiore flessibilità di utilizzo dei contributi pubblici di fonte nazionale e comunitaria per finanziare progetti di rilevanza europea; superare le criticità di avviamento degli strumenti di finanziamento innovativi (come il *Marguerite Fund*, la *Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects* e i *Project bond*).

Il Consiglio TTE (Trasporti, Telecomunicazioni e Energia) del 3 dicembre 2014 ha adottato all'unanimità le conclusioni della Presidenza italiana, originate nel Consiglio informale di Milano, prendendo atto con soddisfazione che la pianificazione strategica dei Corridoi, elaborata sulla base dei nuovi Regolamenti TEN-T e dei Piani di Lavoro dei Coordinatori europei, consente a tutti gli Stati membri di disporre finalmente di un quadro di riferimento adeguato per formulare le richieste di finanziamento, a partire dai primi bandi della *Connecting Europe Facility*.

Le conclusioni del Consiglio sulle infrastrutture di trasporto e la rete trans-europea del 3 dicembre 2014 hanno l'obiettivo, nell'ambito di una più ampia strategia di attuazione delle riforme strutturali, di orientare l'azione del nuovo esecutivo europeo verso un robusto programma di investimenti nelle infrastrutture di trasporto sia nel piano triennale della Commissione europea sia nel processo di revisione della strategia Europa 2020, avviata a marzo scorso dalla Commissione europea.

La tempistica di queste conclusioni non poteva essere migliore. La proposta italiana viene infatti a trovarsi in piena sintonia con gli orientamenti del Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici, recentemente presentato dal Presidente della Commissione europea Juncker, per rilanciare la crescita e l'occupazione. La rete trans-europea di trasporto (TEN-T), in particolare la rete centrale (*core*), costituisce la base ideale per questi investimenti strategici.

Il testo contiene altresì approfondimenti importanti relativi a nodi politici talvolta delicati quali la pianificazione strategica dei progetti, il finanziamento

degli investimenti e la governance e il coordinamento nella loro attuazione. Per stimolare l'ingente mole di investimenti richiesti nelle infrastrutture, infatti, devono essere utilizzate al meglio le risorse pubbliche e stimolare gli investimenti privati, ripristinando la fiducia degli investitori, migliorando i profili di competitività e dando particolare valorizzazione all'esclusione dal Patto di stabilità di eventuali contributi nazionali.

Oggi finalmente disponiamo di un atto pianificatorio caratterizzato da una logica di priorità (core network) e da una logica di essenzialità (comprehensive network); reti plurimodali e immateriali integrate con nodi logistici e metropolitani capaci di offrire un tessuto connettivo alle esigenze di una domanda di trasporto sempre più articolata.

Un ulteriore approfondimento della strategia europea è avvenuto nell'ambito del processo di formulazione delle politiche di coesione per il periodo 2014-2020 che ha visto l'introduzione di profonde innovazioni regolamentari, in primo luogo al fine di consentire un allineamento con gli obiettivi di lungo termine sulla crescita e l'occupazione fissati all'interno della Strategia Europa 2020. I Fondi Strutturali e di Investimento Europei sono infatti indirizzati al perseguimento di 11 obiettivi tematici (OT) su territori regionali suddivisi in tre categorie: regioni meno sviluppate (PIL pro capite inferiore al 75% della media UE 28), in transizione (tra il 75% e il 90%) e più sviluppate (oltre il 90%). In ossequio al principio di concentrazione delle risorse sono inoltre fissate delle soglie minime per il perseguimento di alcuni obiettivi ritenuti di particolare rilevanza che variano in ragione della classificazione regionale.

#### **I.4 SINTESI DEL CONTESTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO NAZIONALE**

L'Allegato Infrastrutture mette in evidenza tre aspetti particolarmente rilevanti del contesto normativo e programmatico nazionale riferiti alla **sicurezza**, alla **trasparenza** e alla **mobilità intelligente** nell'ambito delle politiche per l'innovazione.

##### **Sicurezza**

L'attenzione dell'Unione Europea verso le tematiche del trasporto su strada, si traduce nella produzione di norme volte da un lato al contenimento dei costi e dall'altro al rispetto dei requisiti di sicurezza nonché di protezione ambientale. A tale proposito vale la pena citare la Comunicazione della Commissione del 20 luglio 2010 "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" che pone diversi obiettivi strategici da realizzare entro il 2020 tra cui il miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada; il rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale; il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Per ciò che concerne il trasporto marittimo, l'attività della Commissione è orientata verso la definizione di un quadro normativo e di indirizzo strategico tale da rafforzare e sottolineare la centralità del ruolo svolto dai porti come punti nodali del sistema commerciale e trasportistico europeo. In ordine a ciò appare opportuno citare la Comunicazione "La cintura blu: uno spazio unico del trasporto

marittimo” attraverso la quale si è inteso delineare un quadro per la creazione di uno spazio marittimo dove viene consentito alle navi di operare liberamente nel mercato interno dell’Unione grazie alla semplificazione delle formalità amministrative e dove, nel contempo, sono potenziate la sicurezza di persone e cose, la tutela dell’ambiente e le politiche doganali e tributarie. È altresì utile ricordare la “strategia per la crescita blu” approvata dal Parlamento europeo il 2 luglio 2013 e finalizzata al miglioramento della crescita sostenibile nel settore marino, dei trasporti marittimi e del turismo dell’Unione.

Il ricorso all’utilizzo di sistemi tecnologici gioca un ruolo fondamentale nella creazione di un sistema di trasporto per le persone e per le merci integrato, sicuro, efficiente e sostenibile così come riconosciuto dalla politica comunitaria. A tale proposito appare opportuno citare, tra gli altri, due strumenti normativi: il Piano di Azione ITS di dicembre 2008 e la Direttiva 2010/40/UE del 7 luglio 2010. Il primo, partendo dalla sistematizzazione delle iniziative che l’UE ha lanciato volte all’implementazione di sistemi tecnologici (ESAR, ERTMS, RIS, ITS, e-Maritime) è finalizzato ad “accelerare e coordinare la realizzazione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel trasporto stradale, comprendendovi le interfacce con gli altri modi di trasporto”. La Direttiva 2010/40, invece, definisce e concretizza - dal punto di vista legislativo - il quadro a sostegno della diffusione e dell’utilizzo coordinato e coerente di sistemi di trasporto intelligenti interoperabili nell’Unione.

Per quanto concerne il livello nazionale, mentre per la trattazione dei principali documenti di programmazione si rimanda al terzo capitolo, nel seguito si forniscono alcuni brevi cenni su alcune disposizioni normative di recente approvazione.

Le finalità che il legislatore nazionale si pone in materia di trasporto stradale sono volte essenzialmente a disciplinare le diverse interfacce del trasporto su strada attraverso la definizione delle modalità di esercizio del servizio, di autorizzazione al suo svolgimento oltre che contribuire all’implementazione della politica europea in materia. Ne costituisce un esempio il Decreto legislativo n. 35/2011 di recepimento della Direttiva 2008/96/CE, entrato in vigore il 23 aprile 2011 che detta le disposizioni per l’istituzione e l’attuazione di una serie di procedure, in capo ad una pluralità di soggetti, finalizzate alla valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli della sicurezza stradale, alla gestione della sicurezza della rete stradale e alle ispezioni di sicurezza.

Gli obiettivi dell’azione legislativa nazionale in materia di sistemi intelligenti di trasporto concorrono all’implementazione della politica europea di settore. Ne rappresenta un esempio il Decreto interministeriale 1 febbraio 2013, recante “Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia”, che rappresenta inoltre la base metodologica ed operativa del Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS). Quest’ultimo adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n.44 del 12 febbraio 2014, è finalizzato “all’identificazione delle priorità in materia di sistemi intelligenti di trasporto, all’individuazione delle tempistiche e degli strumenti di attuazione e dei benefici attesi per il Paese”.

## **Trasparenza**

Con riferimento più generale all'attività di regolazione, l'art. 36 della Legge n. 27 del 24 marzo 2012 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori. Con la Delibera n 70/2014 l'Autorità ha adottato un insieme di misure sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie volte a "creare un nuovo sistema di regole trasparenti per incentivare la concorrenza, l'efficienza ed il contenimento dei costi a beneficio di utenti, imprese e consumatori e dare certezze agli investitori".

Sul fronte della vigilanza sull'osservanza delle norme del Codice degli appalti nonché sulla regolarità delle gare sui contratti pubblici, con il decreto legge n.90/2014 l'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione) ha assorbito l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e ne ha acquisito compiti e funzioni.

Molto rilevante è l'attività di regolazione del settore svolta dall'ANAC, volta ad assicurare trasparenza dell'azione pubblica nelle gare e quindi prevenire fenomeni corruttivi, attraverso l'adozione di atti interpretativi e a carattere generale (Determinazioni e le Linee Guida) nonché la redazione di modelli di Bando da usare obbligatoriamente da parte delle amministrazioni aggiudicatrici, salvo adeguata motivazione per il loro mancato utilizzo.

Recentemente è stata attribuita all'ANAC una ulteriore specifica competenza sulle varianti in corso d'opera. Vanno comunicate all'Autorità, entro 30 giorni dall'approvazione da parte della stazione appaltante, le varianti superiori alla soglia comunitaria e che comportano una modifica superiore al 10 per cento del prezzo originario dell'opera, che derivino da cause impreviste, incrementi improvvisi del costo dei materiali e cause geologiche e errori progettuali.

## **Mobilità Intelligente**

Rilevante sul tema della mobilità è anche la Strategia Nazionale di specializzazione intelligente, in corso di definizione e approvazione da parte del Governo, che si pone l'obiettivo di ricomporre e integrare le scelte strategiche regionali di specializzazioni intelligenti, in un quadro unitario, teso a valorizzare i punti di forza del Paese, a identificare le traiettorie tecnologiche di sviluppo in grado di rafforzare ed allargare le componenti industriali e tecnologiche che competono sui mercati globali, a valorizzare quelle attività e quei soggetti che possono rafforzare lo sviluppo, la qualificazione della domanda interna, contribuendone alla crescita.

Particolare rilevanza assume in tale strategia l'Area tematica prioritaria "Agenda Digitale, *Smart Communities*, Sistemi di mobilità intelligente".

Il progressivo spostamento della popolazione verso le città e nelle aree metropolitane ma anche la necessità di garantire a piccoli centri ed agglomerati produttivi uno sviluppo sostenibile attraverso l'implementazione di tecnologie innovative, efficienti e "user friendly" richiedono l'adozione di un approccio integrato.