

Per quanto attiene al **Corridoio Scandinavo - Mediterraneo**, si rileva l'inclusione del **porto di Civitavecchia (priorità nazionale)** e per quanto riguarda il collegamento dello **Stretto di Messina**, altra priorità nazionale, le mappe sono state modificate collocando la linea ferroviaria pianificata parallela a quella stradale, parimenti pianificata, e riflettendo nella legenda l'appartenenza sia al Corridoio Scandinavo- Mediterraneo che alla rete centrale, condizioni già vigenti, che permettono anche l'accesso ai fondi europei.

Si evidenzia anche che nel tracciato del corridoio le sezioni ferroviarie **"Taranto-Sibari-Paola"**, **"Firenze-Roma (linea storica)"**, **"Roma-Latina-Napoli"** e **"Palermo-Messina"** (linea costiera) sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa. La sezione **"Bologna – Ancona"** è stata invece definitivamente eliminata dall'allineamento del corridoio; tuttavia, si segnala che essa appartiene al Corridoio Mar Baltico Mar Adriatico.

Si registra una modifica del nome di un ulteriore corridoio che interessa l'Italia, che assume la denominazione di **Corridoio Mare del Nord - Reno - Mediterraneo** (a fronte della precedente dicitura "Corridoio Reno - Alpi"), che ha assorbito il tracciato precedentemente incluso nel Corridoio Mare del Nord - Mediterraneo. Si rileva, inoltre, che nel tracciato del corridoio le sezioni ferroviarie **"Sesto Calende - Luino"**, **"Novara-Domodossola (via Borgomanero)"**, **"Alessandria - Ovada-Genova"**, **"Arona-Oleggio"**, **"Bivio Rosales - Como S. Giovanni (via Como)"** e **"Tortona-Genova"** sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa.

Come detto, l'Italia risulta inserita nel tracciato del nuovo **Corridoio Balcani Occidentali-Est Mediterraneo** con la sezione **"Trieste-Lubiana"** e la sezione **"Sofia-Skopje-Durazzo-Bari"**. Il Corridoio ha sostituito in parte ed aggiornato il vecchio tracciato del Corridoio Orient-East-Med.

Per quanto attiene le sezioni transfrontaliere, le vie di accesso al valico del Brennero (inclusi i bypass di Trento-Rovereto e Bolzano di nuova costruzione), alla Torino Lione, nonché la Venezia Trieste (adeguamento dell'esistente) sono state riallineate e caratterizzate da velocità dell'ordine dei 200km/h o superiore, tutte facenti parte della rete Centrale.

Preme sottolineare che le infrastrutture che appartengono alla rete TEN-T (sezioni lineari o nodi), oltre che godere di ampia visibilità ed essere riconosciute ad alto valore aggiunto europeo (aspetti che impattano anche sul rating finanziario), sono eleggibili a finanziamenti comunitari derivanti da vari strumenti europei, sia a fondo perduto che in forma di prestiti, con particolare riferimento a quelli stanziati dallo strumento CEF- Connecting Europe Facility e i loro gestori, nel caso di rete Centrale ed Estesa, partecipano anche agli organi consultivi della Commissione europea per lo sviluppo dei Corridoi europei.

D'altra parte, l'**accoglimento delle proposte di "specializzazione" delle linee ferroviarie della rete Core dedicate al traffico passeggeri e merci**, che hanno consentito di definire due direttrici merci lungo le dorsali costiere e una direttrice passeggeri nell'asse centrale, e l'**inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nella rete di rango Comprehensive**, anello mancante nell'area a Sud della Calabria, rappresentano un risultato di particolare rilievo.

Inoltre, sono stata accolte una serie di proposte di tipo tecnico-funzionale per tutte le modalità di trasporto, complementari alle predette priorità, riportate nei documenti tecnici specialistici.

FIGURA III.7: NUOVA PROPOSTA DI RETE TEN-T CORE, EXTENDED CORE E COMPREHENSIVE FERROVIARIA MERCI , PORTI, TERMINALI FERROVIARIO STRADALI



Fonte: Orientamento Generale – doc.15058/22_ADD18. – Allegato I

FIGURA III.8: NUOVA PROPOSTA DI RETE TEN-T CORE, EXTENDED CORE E COMPREHENSIVE FERROVIARIA PASSEGGERI E AEROPORTI



Fonte: Orientamento Generale – doc.15058/22_ADD19. – Allegato I

FIGURA III.10: NUOVA PROPOSTA DI RETE TEN-T CORE, EXTENDED CORE E COMPREHENSIVE NAVIGAZIONE INTERNA, PORTI



IL NUOVO CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) 2021-2027

Per quanto attiene alla Programmazione CEF 2014-2020, il portafoglio progetti italiani, è costituito da 120 interventi, con un contributo concesso pari a circa 1,7 Mld di euro per un totale di investimenti attesi per circa 4,5 Mld di euro, tra cui figurano sovvenzioni per le tratte transfrontaliere del Tunnel di Base del Brennero e della nuova Linea Torino-Lione.

Il 7 luglio 2021 il nuovo Regolamento Connecting Europe Facility (CEF 2.0) n. 1153/2021, del valore di 33,7 Mld di euro è entrato in vigore, per finanziare lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e ad alte prestazioni nei settori dei trasporti, del digitale e dell'energia. Questa seconda edizione del programma CEF si svolge dal 2021 al 2027.

Nel campo dei trasporti, il CEF 2.0 promuove reti interconnesse e multimodali al fine di sviluppare e modernizzare le infrastrutture ferroviarie, stradali, fluviali e marittime, oltre a garantire una mobilità sicura. Priorità è data al completamento delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T), concentrandosi sui collegamenti mancanti e sui progetti transfrontalieri con un valore aggiunto dell'UE

Il nuovo CEF enfatizza anche l'importanza delle sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e del digitale come un modo per rendere più efficace l'azione dell'UE e ridurre al minimo i costi di attuazione. Promuove altresì politiche sinergiche intersettoriali quali la mobilità connessa e automatizzata e l'adozione di combustibili alternativi. Il programma mira anche a integrare l'azione per il clima, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine dell'UE come l'Accordo di Parigi.

Nell'ambito della nuova **programmazione CEF 2021-2027**, sono stati lanciati già due grandi bandi **rivolti a progetti infrastrutturali sulla TEN-T Centrale e Globale, alle applicazioni intelligenti e alle soluzioni innovative per i trasporti, alla sicurezza delle infrastrutture e alla loro sostenibilità, alle infrastrutture per i combustibili alternativi e alla mobilità militare**. Il portafoglio progetti nel suo complesso consta, alla data del 17/03/2023, **di 36 azioni per circa 387,2 milioni di euro di contributo europeo a fronte di investimenti pari a 507,7 milioni di euro**, di cui 32 con Contratto di Sovvenzione già sottoscritto per circa **346,6 milioni di euro di contributo europeo a fronte di investimenti pari a 442,4 milioni di euro**.

Nel recente bando CEF 2022 l'Italia ha sottomesso 30 proposte progettuali alla scadenza del 18/01/2023 con una richiesta di quasi 1 mld di euro di finanziamenti europei, il cui processo di valutazione è attualmente in corso e si prevede si concluda entro il primo semestre 2023.

Nel prossimo futuro si prevedono 4 ulteriori bandi: la 4^a cut-off del Bando AFIF (scadenza europea fissata al 13 aprile 2023) e la 5^a cut-off (scadenza europea fissata al 7 novembre 2023).

L'attuale programmazione, a differenza del precedente programma, prevede, infatti, uno specifico bando di tipo continuativo (*rolling call*) rivolto ai combustibili alternativi, denominato Alternative Fuel Infrastructure Facility (AFIF), con un budget originario di 1.200 milioni di euro, caratterizzato da un meccanismo di cofinanziamento sia mediante rimborso a costi unitari che mediante il meccanismo

del *Blending Operation* (combinazione tra fondo perduto e prestiti) distribuito in 5 scadenze progressive.

È inoltre previsto il lancio della 3^a call rivolta alla Mobilità Militare nel mese di maggio 2023 e la terza grande Call 2023 attesa a settembre 2023.

IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) rappresenta l'insieme di infrastrutture attuali e programmate, puntuali e a rete, di interesse nazionale e internazionale che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano. Coerentemente con la pianificazione infrastrutturale nell'ambito delle reti europee TEN-T e con le nuove infrastrutture realizzate negli ultimi anni, la rete SNIT, rappresentata in Tavola III.11., si compone di **infrastrutture puntuali (nodali)** costituiti dai principali porti e aeroporti, nonché dalle città metropolitane, che svolgono la funzione di poli attrattori/emissivi della domanda di mobilità multimodale dei passeggeri e delle merci e di **infrastrutture lineari** nazionali e internazionali (ferrovie, strade, autostrade e ciclovie) che permettono alla domanda di mobilità passeggeri e merci di media e lunga percorrenza di esplicitarsi su tutto il territorio.

TAVOLA III.11: CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLA RETE SNIT

INFRASTRUTTURE	SNIT PRIMO LIVELLO	SNIT SECONDO LIVELLO	
LINEARI	Ferrovie	Rete SNIT 2001 (solo direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti	Tutte le restanti tratte ferroviarie
	Strade e autostrade	Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali.	Tutte le restanti strade di competenza statale
	Ciclovie	Rete Eurovelo che si compone di 16 itinerari per un'estensione complessiva di circa 80 mila km. Rete nazionale delle ciclovie proposta nel Piano generale mobilità ciclistica	
CITTÀ	Città metropolitane	14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014	-
	Porti	16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016	-
PUNTUALI	Aeroporti	16 aeroporti strategici, già nodi della rete Centrale (<i>Core</i>) TEN-T	Restanti 22 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti
	Interporti/ piattaforme logistiche	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Centrale (<i>Core</i>) TEN-T	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Globale (<i>Comprehensive</i>) TEN-T

LE FERROVIE

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) di primo livello per la rete ferroviaria di rilevanza nazionale e internazionale è stato definito nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 e successivamente aggiornato tenendo conto:

- dell'evoluzione dei traffici di lunga percorrenza (passeggeri e merci);
- dell'articolazione funzionale dei quattro corridoi TEN-T che interessano il territorio italiano;
- degli obiettivi di connessione alle principali aree urbane del Paese e ai porti e agli aeroporti appartenenti alla medesima rete TEN-T.

FIGURA III.11: RETE FERROVIARIA DI INTERESSE NAZIONALE – SNIT DI PRIMO E SECONDO LIVELLO



Fonte: STM del MIMS.

Il Sistema include 48 direttrici funzionali, estese su circa 8.800 km, pari al 44% dell'intera rete nazionale. Tutte le restanti linee, incluse quelle concesse (isolate o meno), formano invece lo SNIT di secondo livello, orientato prevalentemente al supporto dei traffici regionali e/o alla distribuzione capillare della circolazione merci.

Le ferrovie regionali in concessione hanno un'estensione di circa 3.600 km di linee (la rete ferroviaria nazionale gestita da RFI è di circa 17.000 km), gestite da 20 gestori infrastrutturali regionali, alcuni dei quali svolgono anche la funzione di gestore del trasporto ferroviario. Il quadro normativo di interesse per le ferrovie regionali, che vedono un coinvolgimento diretto di RFI, è dettato dall'articolo 47 del decreto-legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito nella legge n. 96 del 21 giugno 2017,

in cui viene consentito alle Regioni e ai gestori regionali di sottoscrivere degli accordi con RFI per permettere alla stessa di svolgere interventi per il potenziamento, ammodernamento e la messa in sicurezza della linea, nonché subentrare nella gestione dell'infrastruttura con la possibilità di trasferire la proprietà dell'asset ferroviario a RFI. Oltre a tale normativa sono stati emanati due decreti-legge: il DL 162/2019 (Milleproroghe) convertito con legge 8/2020 e il DL 34/2020 (Rilancio), convertito con legge n. 77/2020, che hanno qualificato, rispettivamente la nuova linea Bari-Bitritto e il collegamento ferroviario Rosarno-San Ferdinando e il relativo impianto come Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Si ritiene necessario incentivare gli accordi tra RFI e i gestori delle reti regionali, ogni qualvolta la cessione o comunque la gestione della manutenzione in capo al Gestore Nazionale della Rete possa supplire alle difficoltà finanziarie dei gestori locali e garantire caratteristiche tecniche della Rete efficienti e omogenee, con particolare riguardo agli elevati standard di sicurezza che il Gestore Nazionale è in grado di assicurare.

FIGURA III.12: FERROVIE REGIONALI IN CONCESSIONE



LE STRADE E LE AUTOSTRADE

La rete stradale e autostradale di rilevanza nazionale e internazionale si estende per circa 30.600 km (rete stradale e autostradale nazionale) e comprende 13 valichi alpini. Di tale rete si è definita la sottorete dello SNIT di primo livello, la cui estensione è di circa 15.300 km. Tale sottorete è stata integrata dalle direttrici di connotazione europea TEN-T “Core” e “Comprehensive” non presenti nello SNIT di primo livello come definito nel PGTL del 2001, nonché aggiornata con ulteriori assi stradali di rilevante interesse, realizzati nel corso degli ultimi 15 anni. La rete stradale italiana si completa con le reti delle strade regionali e provinciali che costituiscono, nel loro insieme, un insostituibile strumento per l’accesso multimodale allo SNIT stesso.

FIGURA III.13: RETE STRADALE SNIT DI PRIMO LIVELLO



Fonte: STM del MIMS.

LE CICLOVIE

Le infrastrutture a servizio della mobilità ciclistica rivestono un ruolo di rilievo nello sviluppo della mobilità sostenibile. Sono due, in particolare, le priorità delle politiche di sviluppo della ciclabilità su cui si stanno ridisegnando e ridefinendo gli investimenti infrastrutturali, secondo quanto previsto dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica. La prima riguarda le **connessioni ciclabili tra territori, lungo percorsi nazionali e internazionali**, dove l'incremento di flussi ciclistici si lega a positive ricadute in termini di conservazione e recupero del paesaggio e di sviluppo turistico, migliorando l'accessibilità al territorio. La seconda interessa invece **le aree urbane**, dove si sta dimostrando che la realizzazione di una rete di percorsi sicuri di collegamento tra i quartieri e con i nodi intermodali (Biciplan, da inquadrare nell'ambito dei PUMS) permette di raggiungere quote significative di diversione modale.

A livello europeo, il progetto "Eurovelo", promosso da ECF - *European Cyclists' Federation*, mira allo sviluppo di una rete transnazionale di ciclovie, che dal 2012 è

inclusa all'interno della rete Europea TEN-T (*Trans-European Transport Network*), aprendo la possibilità dell'accesso alle risorse che la Commissione europea mette a disposizione per il completamento di questa rete strategica. La rete Eurovelo (Figura III.14), si compone di 16 itinerari, ognuno con un'estensione superiore ai 1.000 km, per un'estensione complessiva di circa 80.000 km.

Per lo sviluppo della mobilità ciclistica e della rete di ciclovie nazionali sono stati compiuti due passi fondamentali: l'individuazione nel 2017 delle 10 ciclovie appartenenti al sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNTC) e l'approvazione della legge n. 2 del 11 gennaio 2018 sullo sviluppo della mobilità in bicicletta, che ridefinisce il sistema nazionale (SNCT) quale Rete Ciclabile Nazionale Bicitalia (RCN), considerandolo integrazione in Italia della rete Eurovelo.

FIGURA III.14: RETE EUROVELO

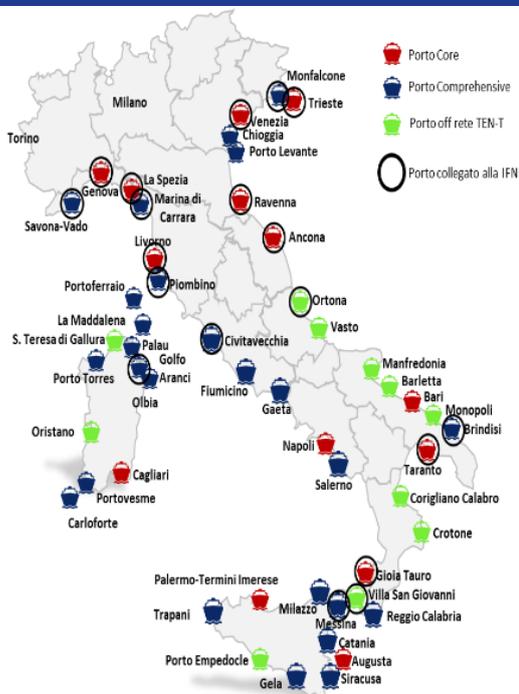


Fonte: EuroVelo.

I PORTI

Coerentemente con le previsioni del Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124” e del Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 (“Correttivo porti”), che hanno modificato la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e in aderenza rispetto all’aggiornamento del nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) intervenuto nel 2017, **le 16 Autorità di Sistema Portuale che includono a loro volta i porti di rilevante interesse economico internazionale e nazionale, costituiscono i nodi di primo livello dello SNIT del settore portuale.**

FIGURA III.15: SITUAZIONE ATTUALE COLLEGAMENTI FERROVIARI PORTI ITALIANI



Fonte: STM del MIMS.

Il sistema portuale nazionale non si esaurisce nello SNIT di primo livello e nei 58 porti di rilevanza internazionale e nazionale che ne costituiscono l’ossatura, ma include anche i porti marittimi categoria I di cui all’art. 4 della legge 84/1994 (ovvero i porti e le specifiche aree portuali finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato), nonché ulteriori 217 scali minori dedicati prevalentemente alla nautica da diporto, alle attività legate alla pesca e al trasporto di passeggeri locali e turisti.

Il Governo ritiene necessario procedere ad una pianificazione selettiva degli investimenti in una logica di sistema, evitando il contendersi dello stesso mercato da parte di una pluralità di attori ed aumentando l’efficienza portuale e retro-portuale, in conformità con

quanto statuito dalla Corte dei Conti europea e anche mediante l’inserimento di clausole nelle convenzioni di concessione che impegnino i concessionari alla tempestiva comunicazione degli investimenti in tutto o in parte realizzati.

TAVOLA III.12: ELENCO ASDP SNIT PRIMO LIVELLO

- 1. AdSP del Mar Ligure Occidentale**
Porti di Genova, Savona e Vado Ligure
- 2. AdSP del Mar Ligure Orientale**
Porti di La Spezia e Marina di Carrara
- 3. AdSP del Mar Tirreno Settentrionale**
Porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia
- 4. AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale**
Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
- 5. AdSP del Mar Tirreno Centrale**
Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia
- 6. AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**
Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valencia
- 7. AdSP del Mar Ionio**
Porto di Taranto
- 8. AdSP dello Stretto**
Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria
- 9. AdSP del Mare di Sardegna**
Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)
- 10. AdSP del Mare di Sicilia Occidentale**
Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani, Gela e Licata
- 11. AdSP del Mare di Sicilia Orientale**
Porti di Augusta e Catania
- 12. AdSP del Mare Adriatico Meridionale**
Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli Termoli
- 13. AdSP del Mare Adriatico Centrale**
Porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona
- 14. AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale**
Porto di Ravenna
- 15. AdSP del Mare Adriatico Settentrionale**
Porti di Venezia e Chioggia
- 16. AdSP del Mare Adriatico Orientale**
Porti di Trieste e Monfalcone

GLI AEROPORTI

A livello aeroportuale, partendo dallo SNIT 2001, si sono integrati gli orientamenti dell'attuale Rete TEN-T e i criteri del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti. Gli aeroporti di Pisa, Firenze, Bari, Lamezia Terme e Catania della rete "Comprehensive" sono stati ritenuti di importanza particolare e quindi di primo livello, mentre gli aeroporti di Cuneo, Parma, Rimini, Perugia, Salerno, Taranto e Crotone, pur non figurando nella rete TEN-T, sono stati classificati di secondo livello. Tenuto conto del nuovo Piano nazionale, **lo SNIT contiene ora 40 strutture aeroportuali, di cui 16 appartenenti alla rete di primo livello.**

Il Piano Nazionale Aeroporti (PNA) attualmente in fase di perfezionamento definisce, infatti, di interesse nazionale i seguenti 40 scali: Torino Caselle, Genova Sestri, Cuneo Levaldigi, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Venezia Tessera, Treviso, Trieste Ronchi dei Legionari, Verona Villafranca, Brescia Montichiari, Bologna Borgo Panigale, Parma, Rimini, Forlì, Firenze Peretola, Pisa, Ancona Falconara, Pescara, Perugia, Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Napoli Capodichino, Salerno Pontecagnano, Bari, Brindisi, Taranto Grottaglie, Foggia, Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone, Catania, Comiso, Lampedusa, Palermo, Trapani Birgi, Pantelleria, Cagliari, Alghero e Olbia.

Il Piano Nazionale Aeroporti -PNA- è un atto di indirizzo politico e tecnico di sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale. Il nuovo PNA avrà lo scopo di potenziare la competitività del sistema economico nazionale, garantendone uno sviluppo sostenibile - sotto i profili ambientali, sociali ed industriali - al fine di soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci, ottimizzando l'accessibilità alle reti di trasporto. Ciò anche alla luce delle previsioni di crescita dei traffici, sino al 2035. Particolare attenzione sarà posta, da un lato, alla valorizzazione del sistema aeroportuale nazionale, per consolidare la proiezione internazionale e - ancor di più - intercontinentale dell'Italia, facendo riacquisire al nostro Paese il ruolo che ad esso compete nel contesto dei traffici aerei, sia passeggeri che cargo; dall'altro lato, sarà sviluppata una attenta analisi del ruolo dei vettori, posto che essi costituiscono aspetto fondamentale, all'interno della filiera, per definire una vera strategia trasportistica. Per la predisposizione del PNA, si parte da un indicatore oggettivo e misurabile, la c.d. "con-accessibilità", ovvero dalla analisi puntuale, su tutto il territorio nazionale, di come ed in quanto tempo si arriva all'aeroporto più vicino e quali sono le destinazioni che da tale aeroporto si possono raggiungere. Ciò nell'obiettivo di coniugare al meglio, in un'ottica di sistema, che valorizzi l'intermodalità, la domanda di mobilità (nazionale/internazionale/intercontinentale) dei cittadini e delle merci alla concreta offerta dei vettori, sulla base di approfondite ipotesi di crescita dei traffici.

Il Governo sta perseguendo una valorizzazione del modello aeroportuale italiano attraverso un miglioramento e un potenziamento del lungo raggio, lo sviluppo di una maggiore interconnessione interna, così come pure lo sviluppo del cargo, superando sotto questo aspetto la prospettiva di *phase out* prospettata dal precedente Governo. L'obiettivo è consolidare la proiezione internazionale e - in particolare - intercontinentale dell'Italia, affermandone un ruolo idoneo nel trasporto aereo, sia passeggeri che merci.

L'obiettivo è quello della messa a sistema dell'intera rete aeroportuale soprattutto in vista di eventi di rilievo internazionale capaci di attrarre forti flussi di domanda dall'estero, che deve essere gestita con efficacia dal sistema aeroportuale, adeguata alla capacità industriale e produttiva, oltre che alla vocazione turistica nel mondo della nostra Patria.

FIGURA III.16: SITUAZIONE ATTUALE AEROPORTI



*Il 13 marzo 2021 è stata inaugurata la fermata di Catania Aeroporto Fontanarossa che ha una configurazione provvisoria. Diventerà vera e propria stazione con ulteriori investimenti già finanziati.

$$42 = 11 + 22 + 9$$

Totale aeroporti ✈ Aeroporto Core ✈ Aeroporto Comprehensive ✈ Aeroporto Off Rete TEN-T

n° aeroporti/mln abitanti = 0,55

TAVOLA III.13: DEFINIZIONE DELLA RETE AEROPORTUALE SNIT DI PRIMO E SECONDO LIVELLO

LIVELLO SNIT	AEROPORTI
Primo livello (16 aeroporti)	Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo Orio al serio, Milano Linate, Venezia, Catania, Bologna, Napoli, Palermo, Pisa, Bari, Torino, Cagliari, Lamezia Terme, Firenze, Genova
Secondo livello (22 aeroporti)	Roma Ciampino, Verona, Treviso, Olbia, Brindisi, Trapani, Alghero, Trieste, Pescara, Reggio Calabria, Ancona, Crotone, Lampedusa, Perugia, Parma, Cuneo, Brescia, Salerno, Comiso, Pantelleria, Rimini, Taranto

GLI INTERPORTI E LE PIATTAFORME LOGISTICHE

Per quanto riguarda gli **interporti e le piattaforme logistiche di rilevanza nazionale** la cui presenza sul territorio permette la promozione e lo sviluppo del trasporto intermodale e della logistica, lo SNIT di primo livello comprende i terminal multimodali (*Rail-Road Terminal*, RRT) appartenenti alla rete europea Centrale (*Core*) TEN-T come indicati “nell’orientamento generale” proposto dal Consiglio Europeo mentre quelli di secondo livello sono rappresentati dai terminal multimodali appartenenti alla rete Globale (*Comprehensive*) TEN-T (indicati sempre “nell’orientamento generale”). Nello specifico un Terminal multimodale si inserisce, secondo la normativa vigente, nella rete Globale se rispetta uno dei seguenti criteri:

- garantisce accesso libero a qualsiasi operatore logistico e soddisfa il requisito di un trasbordo annuo di merci “non sfuse” superiore a 800 mila tonnellate o prevede di raggiungerli entro il 2030, ovvero le operazioni di carico di merci “sfuse” superano lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell’Unione europea;
- è collegato a tre modalità di trasporto e garantisce accesso libero a qualsiasi operatore logistico o, se in una regione classificata NUTS 2² non esiste né un terminale merci né una piattaforma logistica conforme al punto precedente, viene individuato dallo Stato membro interessato il principale terminale o la piattaforma logistica che garantisce accesso libero a qualsiasi operatore logistico e sia collegato ad almeno due modalità di trasporto della rete TEN-T;

A sua volta un terminal merci è inserito nella Rete Centrale se, oltre a rispettare uno dei criteri di cui sopra, rispetta uno dei seguenti criteri:

- appartiene ad un “nodo urbano principale”³;
- è situato in un’area di incrocio o ramificazione di un collegamento ferroviario della rete merci *Core* o è localizzato nelle vicinanze (stesso nodo urbano) di un porto *Core* marittimo o di navigazione interna.

² L’Unione europea ha istituito una nomenclatura statistica comune delle unità territoriali, denominata “NUTS”, per permettere la rilevazione, la compilazione e la diffusione di statistiche regionali armonizzate nell’UE. La classificazione NUTS è gerarchica nella misura in cui suddivide ogni Stato membro in tre livelli: NUTS 1, NUTS 2 e NUTS 3. Il secondo e il terzo livello sono rispettivamente suddivisioni del primo e del secondo livello. Per l’Italia la classificazione NUTS 2 consiste in tutte le Regioni d’Italia e le province autonome di Trento e Bolzano.

³ L’Unione europea definisce “Nodo Urbano Principale”: La capitale dello stato membro, ogni “Area Metropolitana” (MEGA in the ESPON9 Atlas 2006), ogni conurbazione superiore a un milione di abitanti corrispondenti a una LUZ (“Larger Urban Zones”, according to Urban Audit and EUROSTAT), la città principale di un’isola/arcipelago appartenente ad una regione NUTS 1 con almeno un mln di abitanti.