

FOCUS

Verso una regolazione unitaria della rete ferroviaria nazionale

Nel corso degli ultimi quindici anni, le crescenti esigenze di sicurezza ed integrazione dei servizi ferroviari regionali e metropolitani ha condotto ad una serie di innovazioni normative e regolamentari, che pongono oggi le basi per un approccio unitario al governo della rete ferroviaria nazionale.

Un primo provvedimento in questa direzione è stato il D.Lgs.10 agosto 2007 n.162, che recepisce le direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Un secondo passo è stato effettuato con il D.Lgs.15 luglio 2015 n.112, che dà attuazione alla direttiva 2012/34/UE, volta ad istituire uno spazio ferroviario europeo unico.

La concreta attuazione di questo provvedimento è stata effettuata in un primo momento con il D.M. 5 agosto 2016, che identifica le reti ferroviarie regionali rientranti nel suo perimetro di applicazione, e successivamente con il D.L. 16 ottobre 2017 n.68 (convertito con L.4 dicembre 2017, n.172), che ne estende l'applicazione alle reti isolate, nonché dal D.L.24 aprile 2017, n.50 (convertito con L.21 giugno 2017, n.96), il quale affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, l'individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale, e dunque tali da poter essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti.

Tale identificazione, condotta sulla base di quattro criteri di carattere trasportistico (mobilità dei viaggiatori e delle merci, ampliamento della connettività della rete ferroviaria, integrazione con il territorio e le aree metropolitane, potenziamento delle connessioni verso i sistemi portuali ed aeroportuali), è stata ratificata dal D.M. 16 aprile 2018, n.201, che individua le 20 linee seguenti:

- Milano-Saronno
- Busto Arsizio-Malpensa aeroporto
- Novara-Seregno
- Milano-Asso
- Saronno-Laveno
- Torino-Ceres
- Ferrovia Canavesana
- Suzzara-Ferrara
- Parma-Suzzara
- Bologna-Portomaggiore
- Reggio Emilia-Guastalla
- Reggio Emilia-Sassuol
- Casalecchio-Vignola
- Adria-Mestre
- Perugia-Terni
- Bari-Taranto
- Bari-Barletta
- Roma-Lido
- Roma-Civitacastellana-Viterbo
- Benevento-Cancello

Evidentemente il sistema ferroviario nazionale non si esaurisce nello SNIT di primo livello che ne costituisce l'ossatura, ma include altresì anche le reti ed i corrispondenti servizi ferroviari locali che, se pur di competenza regionale, costituiscono nel loro insieme un insostituibile supporto al riequilibrio modale nelle grandi aree urbane, ed anche nei grandi sistemi di urbanizzazione diffusa che interessano buona parte del territorio nazionale. È nota infatti la funzione di attrazione della domanda e di decentramento residenziale verso le aree esterne, in presenza di servizi ferroviari stabili e di qualità. Alla luce degli atti normativi descritti nella tabella seguente, è oggi possibile ricomprendere in un unico perimro programmatico l'intera rete ferroviaria nazionale.

FIGURA V.2.6: RETE FERROVIARIA DI INTERESSE REGIONALE



Pertanto, anche le politiche di livello nazionale, orientate ai grandi interventi, ad esempio, di Green Deal europeo, debbono dotarsi di adeguate misure che incentivino la progressiva adozione di buone pratiche, capaci di estendere l'utilizzo di questi servizi superando i forti squilibri esistenti fra le diverse parti del Paese.

A tale proposito, è sempre importante sottolineare - quanto meno nelle aree in cui la rete urbana è più fitta - l'importanza del superamento della tradizionale logica che vede nel segmento "regionale" un livello di servizio omogeneo e talora residuale, a servizio delle aree più deboli e marginali. L'esperienza condotta da diverse Regioni ha infatti dimostrato la grande efficacia di una strategia volta a differenziare tale segmento mediante l'introduzione: i) di un livello di servizio "metropolitano", o "suburbano", capace di garantire servizi capillari ad elevata frequenza a supporto della domanda di mobilità espressa da tutte le grandi città metropolitane (ed in alcuni casi anche dalle principali aree urbane intermedie); ii) di un livello di servizio "regionale veloce" (altresì detto RegioExpress), capace di garantire collegamenti interpolo di medio raggio a supporto della mobilità espressa dalle grandi reti urbane diffuse, con velocità e comfort competitivi rispetto all'utilizzo dell'auto privata.

Si tratta, in questo senso, di supportare il **progressivo sviluppo di una rete di servizi di trasporto pubblico multimodale ed integrata**, che sappia offrire adeguate alternative all'uso dell'auto non soltanto per la mobilità urbana in senso stretto, ma anche per gli spostamenti in accesso ai poli cittadini ed ai principali poli di interscambio, quali segnatamente gli aeroporti.

Naturalmente, lo sviluppo di un tale sistema integrato non potrà attribuire alla ferrovia il compito di collegare tutte le aree del Paese; ciò sottolinea la necessità di prevedere, già in sede di programmazione dei servizi, adeguati livelli di integrazione con le altre modalità di trasporto (reti metrotramviarie urbane, navigazione marittima ed interna, autoservizi), in modo da garantire adeguati livelli di accessibilità anche alle parti più marginali del paese, come le aree interne o le piccole isole.

III.2 LE STRADE E LE AUTOSTRADE

La rete stradale e autostradale di rilevanza nazionale ed internazionale parte da quanto definito nell'ambito del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, ovvero una rete stradale complessiva di estensione pari a circa 23.800 km (rete stradale e autostradale nazionale), e comprendente 13 valichi alpini. Di tale rete si è considerata la sottorete che lo stesso PGTL 2001 individua come rete stradale SNIT di 1° livello, la cui estensione è di circa 11.500 km. Tale sottorete è stata integrata dalle direttrici di connotazione europea TEN-T "Core" e "Comprehensive" non presenti nello SNIT di 1° livello del 2001, nonché aggiornata con ulteriori assi stradali di rilevante interesse, realizzati nel corso degli ultimi 11 anni. In particolare, l'aggiornamento riguarda sia la riqualifica di alcuni itinerari che il completamento di maglie strategiche del sistema di rete stradale. La riclassificazione a 1° livello di alcuni itinerari e l'inserimento di alcune viabilità esistenti, non considerate nel 2001, deriva dalle analisi effettuate sulla rete anche alla luce di eventi critici di protezione civile occorsi negli ultimi anni. Il completamento della rete di 1° livello riguarda anche il

sistema di trasversali che in alcune aree geografiche risultava nello SNIT 2001 insufficiente a garantire la corretta interconnessione della rete.

La nuova rete SNIT che in questo modo si è andata a definire risulta costituita da 30.300 km di strade di cui 15.100 km appartenenti alla rete considerata di 1° livello che a sua volta è composta da circa 6000 km di autostrade e la rimanente parte da strade extraurbane principali e secondarie. La parte della rete di 1° livello è il 49,8% del totale.

Dal punto di vista della distribuzione territoriale la rete SNIT complessiva presenta: una densità di 9,82 km/100 km² al nord, 9,96 km/100 km² al centro e 10,34 km/100 km² al sud Italia (isole comprese). La media nazionale è di 10,06 km/100 km². Rispetto alla popolazione, la distribuzione risulta essere: 425 km/milioni abitanti per il nord Italia, 478 km/milioni abitanti per il centro Italia, 608 km/milioni abitanti per il sud Italia (isole comprese). La media nazionale è di 498 km/milioni abitanti.

Per la sola rete di 1° livello la distribuzione territoriale della rete SNIT presenta: una densità di 4,69 km/100 km² al nord, 5,76 km/100 km² al centro e 4,96 km/100 km² al sud Italia (isole comprese). La media nazionale è di 5,0 km/100 km². Rispetto alla popolazione, la distribuzione risulta essere: 203 km/milioni abitanti per il nord Italia, 277 km/milioni abitanti per il centro Italia e 292 km/milioni abitanti per il sud Italia (isole comprese). La media nazionale è di 248 km/milioni abitanti.

L'Italia Settentrionale ha la maggiore dotazione di autostrade sia rispetto ai residenti (km 125,55 per milione di abitanti), sia rispetto alla superficie (km 2,9 per 100 chilometri quadrati). La differenza con l'Italia meridionale ed insulare risulta significativa: infatti, posti pari a cento gli indicatori del Nord Italia di chilometri di autostrade per abitante e per kmq di superficie, si riscontra come al Sud (ed Isole) gli stessi indici assumano i valori rispettivamente di 49,3 e di 36,2.

I rapporti si invertono se consideriamo le infrastrutture non autostradali appartenenti alla rete SNIT di 1° livello per le quali risulta che l'Italia Meridionale ha la maggiore dotazione sia rispetto ai residenti (230,38 km/milioni abitanti), sia rispetto alla superficie (3,91 km/100 km²). Posti pari a cento gli indicatori del Sud Italia di chilometri di strade principali e secondarie per abitante e per kmq di superficie, si riscontra come al Nord gli stessi indici assumano i valori rispettivamente di 45,8 e di 33,7.

Evidentemente la rete stradale nazionale non si esaurisce nello SNIT di primo livello che ne costituisce sicuramente l'ossatura, ma include altresì anche le reti delle strade statali, regionali e provinciali che costituiscono nel loro insieme un insostituibile supporto all'accesso multimodale alle reti SNIT di primo livello.

FIGURA III.2.1: RETE STRADALE SNIT DI 1° LIVELLO



FIGURA III.2.2: RETE STRADE STATALI



III.3 LE CICLOVIE

Le infrastrutture a servizio della mobilità ciclistica rivestono un ruolo di rilievo nello sviluppo della mobilità dolce la quale, oltre a contribuire agli obiettivi di riduzione di emissioni di CO₂, quali definiti dal Libro Bianco sui Trasporti del 2011, si associa ad una serie di benefici trasportistici e socio-economici.

Lo sviluppo della ciclabilità in questi anni sta procedendo in tutta Europa con ritmi costanti e sta consentendo di ridefinire l'accessibilità a molti territori e nelle

stesse aree urbane. Inoltre, l'utilizzo della bicicletta, se accompagnata con opportune politiche, può favorire l'intermodalità attraverso il trasporto delle bici sui mezzi pubblici o l'utilizzo dei servizi di sharing e di affitto, nonché la crescita di attività economiche strettamente legate all'utilizzo della ciclabilità (ad esempio servizi di ciclofficine). Infine, è ampiamente documentato l'impatto positivo dell'utilizzo della bicicletta sulla salute delle persone.

Sono due in particolare le priorità delle politiche di sviluppo della ciclabilità su cui si stanno ridisegnando e ridefinendo gli investimenti infrastrutturali, innestando processi virtuosi di riqualificazione territoriale e urbana.

Il primo 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, di sviluppo turistico migliorando l'accessibilità al territorio, compensando la scarsità dei tradizionali servizi di trasporto e fornendo all'utente/turista un maggiore grado di flessibilità nella pianificazione degli spostamenti.

Il secondo interessa invece le aree urbane, dove si sta dimostrando che laddove viene creata una rete di percorsi sicuri di collegamento tra i quartieri e con i nodi della domanda di mobilità si possono raggiungere risultati significativi di spostamento modale verso le due ruote. In Italia sono diverse le città in cui queste politiche sono state adottate con numeri significativi ed è interesse condiviso che questo tipo di scelte entri dentro i PUMS delle città e che sia accompagnato da risorse per dare continuità agli interventi.

Il progetto delle ciclovie nazionali e la rete europea

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). Al di là della rilevanza che tale riconoscimento riveste dal punto di vista di "policy" per la mobilità, l'inserimento nella rete TEN-T apre 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.3.1), si compone di 16 itinerari, ognuno con un'estensione superiore ai 1.000 km, per un'estensione complessiva di circa 80.000 km. Allo stato attuale, alcuni itinerari sono ancora in fase di pianificazione o in via di sviluppo; l'obiettivo è comunque di completare la rete entro il 2030. L'Italia è attraversata da 3 itinerari: la "Mediterranean Route" (itinerario n.8) che con un'estensione di 7.500 km attraversa 10 Paesi connettendo Cadice a Cipro e Smirne, la "Via Romea - Francigena" (itinerario n.5) che con i suoi 3.250 km attraversa 7 Paesi e connette Londra a Brindisi, la "Sun Route" (itinerario n.7), di lunghezza pari a 7.050 km, che attraversa 9 Paesi e collega Capo Nord a Malta.

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, prevedendone uno sviluppo a copertura del territorio nazionale e affidandone il compito di realizzarlo

al MIT. La legge 2/2018 prevede l'elaborazione del piano generale della mobilità ciclistica (PGCM) quale strumento per l'individuazione della RCN. Il PGCM, in fase di redazione, costituisce lo strumento di pianificazione triennale, con riferimento allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorsi definiti a livello europeo, nazionale e regionale e a quelli definiti in ambito urbano. In particolare, il Piano prevede:

- gli obiettivi di sviluppo della mobilità ciclistica;
- l'individuazione della RCN Bicalitalia;
- la scelta e l'ordine di priorità degli interventi;
- gli interventi prioritari per connettere la RCN Bicalitalia alle altre reti di trasporto;
- il quadro delle risorse finanziarie necessarie alla implementazione del PGCM e contribuire alle previsioni dei piani per la mobilità ciclistica di Regioni, Città Metropolitane e Comuni;
- gli indirizzi di coordinamento per Regioni, Città Metropolitane e Comuni;
- le azioni per sviluppare la mobilità ciclistica in ambito urbano, con particolare riferimento alla sicurezza e all'intermodalità.

FIGURA III.3.1: LA RETE EUROVELO



Fonte: EuroVelo.

Nella selezione delle ciclovie di interesse nazionale, il Piano persegue i seguenti obiettivi:

- recuperare a fini ciclabili, in tutto o in parte i vecchi tracciati e le infrastrutture storiche di valore culturale e paesaggistico;

ALLEGATO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020

- rendere possibile la più diretta integrazione della rete nazionale con le altre reti ciclabili di livello regionale, urbano e locale e con le altre reti e/o itinerari storici (cammini e sentieri, ippovie, ferrovie turistiche, percorsi fluviali, lacustri e costieri);
- utilizzare a fini ciclabili, anche con opportuni interventi di compatibilità ciclabile, la viabilità minore, dismessa e/o declassificata e/o demotorizzata, di servizio di esistenti canali, fiumi etc.

L'elaborazione del Piano, in coerenza con i criteri previsti dalla legge e grazie ad un proficuo confronto con le Regioni e le associazioni, ha attualmente raggiunto l'obiettivo di individuare una prima configurazione schematica di livello strategico della rete delle ciclovie di interesse nazionale RCN Bicitalia quale sviluppo del sistema delle ciclovie turistiche nazionali previsto dall'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n° 208 e successive modificazioni (Figura III.3.2).

Per quanto riguarda lo SNIT a livello regionale, sono riconosciuti alcuni percorsi ciclabili; in particolare, sono presenti in Veneto (6 percorsi), in Lombardia (3 percorsi) e in Liguria (1 percorso).

FIGURA III.3.2: RETE CICLABILE NAZIONALE BICITALIA 2020



Fonte: MIT 2020.

La ciclabilità urbana

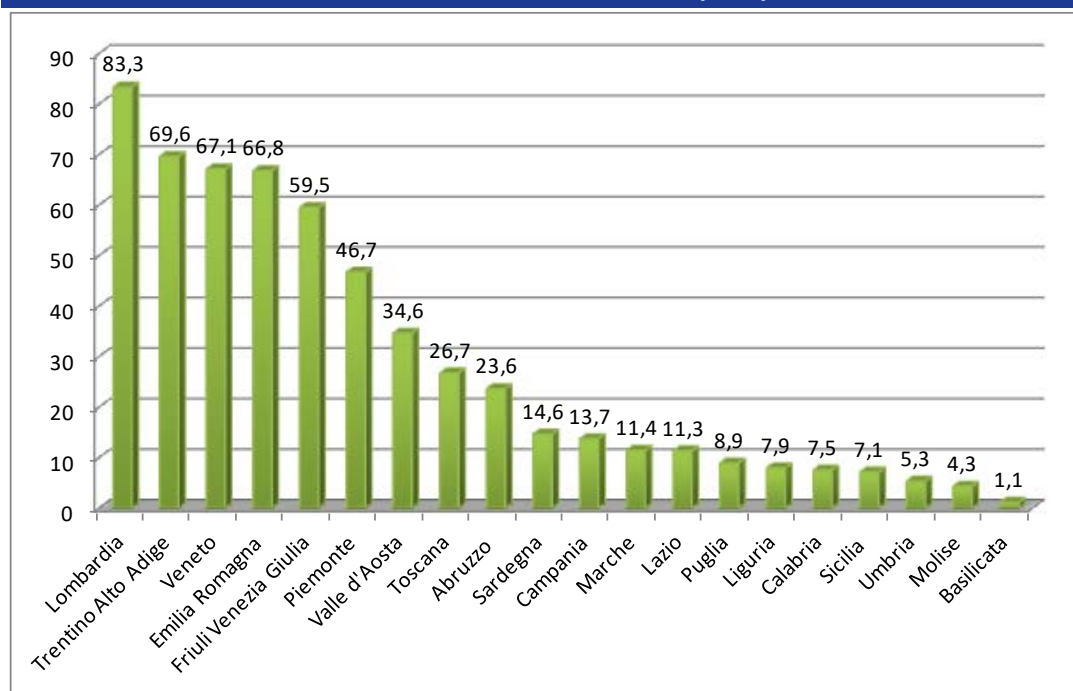
Con l'obiettivo di rafforzare la ciclabilità urbana la Legge 11 gennaio 2018 n. 2 all'articolo 6 prevede inoltre che i comuni, non facenti parte delle città metropolitane, e le città metropolitane predispongano e adottino i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati 'Biciplan', quali piani di settore dei propri Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Al momento il Ministero sta lavorando alla definizione di Linee guida per la redazione, adozione ed attuazione dei Biciplan nell'ambito di un apposito Tavolo Tecnico istituito presso il MIT, Direzione Generale per i Sistemi di trasporto ad impianti fissi e il Trasporto Pubblico Locale, con il supporto della Struttura Tecnica di Missione e coinvolgendo anche l'ANCI, l'Università degli Studi di Catania, AIIT - Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti e Fiab.

In ambito urbano, sulla base dei dati ISTAT, l'estensione delle piste ciclabili nei capoluoghi di Provincia nel 2016 risulta essere di 4.370,1 km, con un incremento rispetto al 2011 di circa il 22%.

La densità media nazionale delle piste ciclabili invece, si attesta su un valore di 21,1 km/100kmq, in aumento di circa il 21% rispetto al 2011. Dal punto di vista della distribuzione geografica, il valore medio più alto si registra al Nord (61,4), seguito dal Centro (17,9) e dal Sud e Isole (10); nella Figura III.3.3 si riporta la densità media per Regione (media dei valori dei capoluoghi di provincia). Tuttavia, la classifica si inverte per quanto riguarda i tassi di variazione nel periodo 2011-2016, con il Sud e Isole che fanno registrare un incremento della densità media del 49,3%, il Centro del 30,7% ed il Nord del 14,8%.

FIGURA III.3.3: DENSITA' DELLE PISTE CICLABILI PER REGIONE (2016)

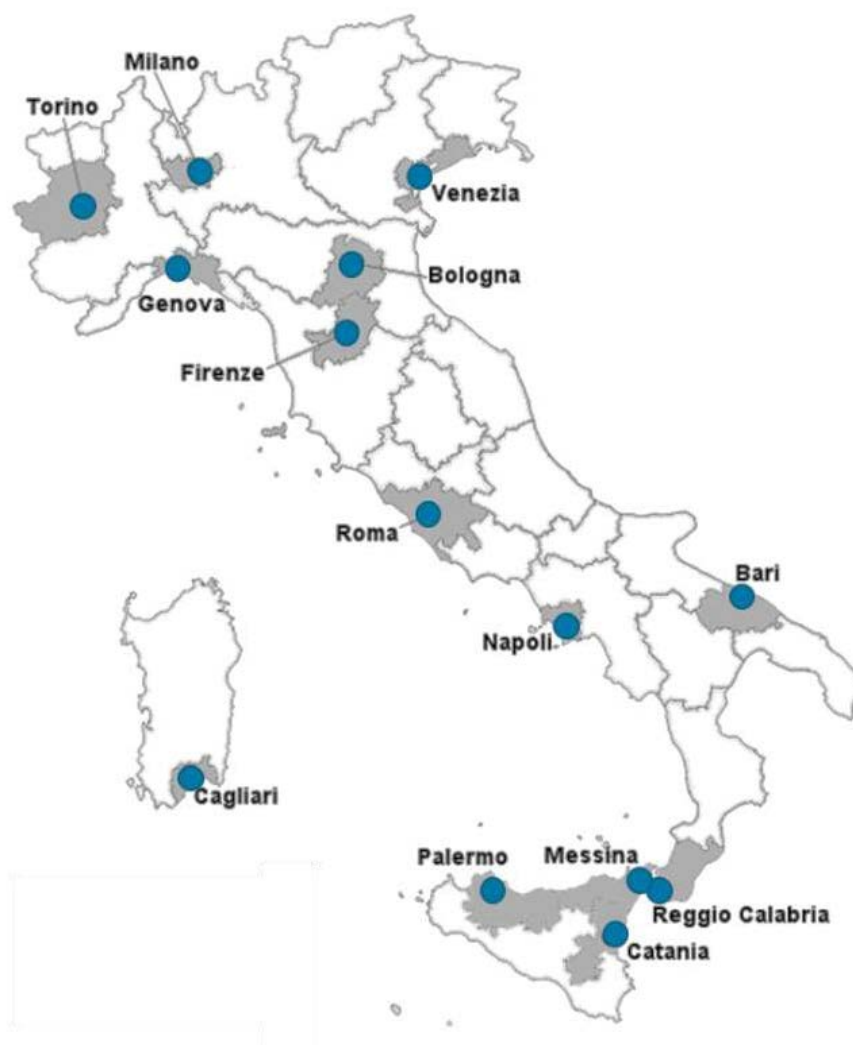


Fonte: elaborazione Struttura Tecnica Missione MIT su dati ISTAT.

III.4 I SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

Con la L.56/2014 sono state definite le **Città Metropolitane**, come istituzioni elettive di 2° livello, con il sindaco metropolitano che coincide con quello del capoluogo, il territorio che coincide con quello delle ex Province, e infine con funzioni prevalentemente di pianificazione e programmazione in merito allo sviluppo economico, alla mobilità e all'urbanistica.

FIGURA III.4.1: LE CITTÀ METROPOLITANE DEFINITE DALLA LEGGE 56/2014



Tra le funzioni assegnate alle città metropolitane rientrano la pianificazione strategica territoriale e la pianificazione della mobilità e viabilità, da svilupparsi in maniera coerente tra loro. In questo senso, la direttiva UE sulla predisposizione dei **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, che riguarda in modo particolare le città metropolitane, evidenzia un chiaro indirizzo per procedere verso una stagione di pianificazione della *mobilità sostenibile metropolitana* per garantire

un'adeguata offerta di trasporto sostenibile e sicuro, in linea con le migliori pratiche europee, attraverso politiche di incentivazione dello shift modale, promozione dell'intermodalità, nuova infrastrutturazione, manutenzione dello spazio pubblico della mobilità e - anche - restrizione dell'uso dell'autovettura privata e della velocità in alcune aree urbane attraverso lo sviluppo della mobilità dolce per garantire gli spostamenti brevi e brevissimi (mobilità dolce da ultimo miglio).

Fondamentali in questo senso risultano le azioni di potenziamento del **sistema di trasporto rapido di massa**, quel sistema integrato di ferrovie metropolitane, tranvie, linee metropolitane ed eventuali corridoi BRT "Bus Rapid Transit", capace di garantire spostamenti rapidi di grandi flussi di passeggeri.

Gli interventi infrastrutturali connessi a tali sistemi, per le città metropolitane e per le altre principali aree urbane del Paese (in Italia l'obbligo di adozione del PUMS - ai sensi del D.Lgs. n.397 di agosto 2017, modificato dal d.Lgs. n. 398 di ottobre 2019 - si applica a tutti i comuni con più di 100.000 abitanti) sono quindi potenzialmente classificabili come interventi di **prioritario interesse nazionale**. Nell'ambito delle nuove regole definite dal Ministero, perché gli interventi rientrano nel **programma di opere da finanziare con contributo pubblico**, è richiesta la preliminare verifica di coerenza con il quadro strategico delineato nel PUMS e il superamento delle procedure di valutazione, declinate in base alle "linee guida di valutazione delle opere pubbliche" (D.Lgs. n. 300 di giugno 2017).

Per gli interventi ricadenti nei PUMS dei **comuni che non fanno parte di una delle città metropolitane**, l'indicazione strategica è di allargare quanto più possibile le valutazioni trasportistiche all'area peri-urbana, considerando le interconnessioni tra sistemi di mobilità, che abbiano ricadute sulle centralità urbane; anche in questo caso, i finanziamenti statali saranno prioritariamente concessi alle infrastrutture individuate dai PUMS e che abbiano superato le valutazioni ex ante.

III.5 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, ed 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 1° livello dello SNIT del settore portuale.

Per quanto riguarda il Regolamento ex art. 18, comma 1 della legge 28 gennaio 1994, n.84 concernente le concessioni portuali si intenderà procedere ad un veloce iter procedimentale, tant'è che già nel corso della Conferenza Nazionale dei Presidenti delle Autorità di Sistema portuale del 6 febbraio 2020 si è avviata la discussione su tale tema. I criteri informativi del nuovo regolamento saranno ispirati ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione, con procedure di selezione di evidenza pubblica e tese alla massima accessibilità per tutti i soggetti.

Evidentemente 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 altresì i porti marittimi categoria I di cui all'art. 4 della novellata 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 ed al trasporto di passeggeri locali e turisti.

Con riferimento alle infrastrutture portuali principali, rispetto alla pianificazione portuale delineata nei precedenti Allegati Infrastrutture al DEF, risultano intervenute alcune modifiche legislative e regolamentari che novellano l'assetto dello SNIT di 1° livello a livello portuale.

Innanzitutto, il Decreto Legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136, ha previsto l'istituzione della nuova Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, comprendente i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, scorporando di fatto tali scali dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio con la previsione di un'Autorità di Sistema Portuale aggiuntiva rispetto a quelle originariamente previste dal D.Lgs. 169/2016.

TABELLA III.5.1: ELENCO ASDP SNIT 1° 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 Valentia
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 e Trapani
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
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

Peraltro, si segnala che la Regione Calabria ha impugnato dinanzi alla Corte costituzionale le norme sopracitate per violazione dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, con giudizio ancora pendente.

In secondo luogo, rispetto alle previsioni originarie del D.Lgs. 169/2016, con DPR 29 marzo 2018, n. 57 è stato inserito il porto di Monfalcone all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale. Come rappresentato di seguito in formato tabellare e grafico, lo SNIT di 1° livello in ambito portuale, a legislazione vigente, è pertanto composto dalle 16 Autorità di Sistema Portuale che includono i 58 porti di rilevanza economica internazionale e nazionale (il primo porto indicato per ogni AdSP rappresenta anche la sede dell'Autorità).

FIGURA III.5.1: ADSP SNIT 1° LIVELLO



Fonte: elaborazione RAM S.p.A..

In questa sede, appare opportuno rammentare che una delle motivazioni ispiratrici sia della riforma portuale approntata con D.Lgs. 169/2016 che dell'aggiornamento SNIT del 2017, fosse stata quella di conformare, per quanto possibile, la pianificazione nazionale delle infrastrutture di trasporto alla pianificazione infrastrutturale europea delle reti TEN-T. Intale ottica, emerge come le sedi delle AdSP sopra elencate ed individuate nello SNIT porti di 1° livello corrispondano ai nodi portuali centrali (core) della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T), ex Regolamento (UE) n. 1315/2013, con la sola eccezione del Porto di Civitavecchia - Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, per il quale è in corso un percorso di riconoscimento della natura di porto core in sede europea e della nuova AdSP dello Stretto con sede presso il porto comprensive di Messina.

Conseguentemente, una buona parte degli altri scali portuali ricompresi nelle AdSP rappresentano porti classificati come nodi della rete globale (comprehensive) in base all'articolazione europea. La quasi completa aderenza tra pianificazione portuale europea (TEN-T) e nazionale (SNIT), lascia tuttavia aperta la questione del carattere aggregativo e della natura di "cluster" che le nuove 16 AdSP possiedono giuridicamente. Difatti, i porti inclusi nella AdSP, a prescindere dalla natura "core" ovvero "comprehensive" del singolo nodo di derivazione europea, sono una realtà ed un'entità giuridica e legale unica, con un assetto di governance, amministrativo, finanziario, operativo, di bilancio ed anche di dati di traffici univoco. I porti ricadenti nella stessa AdSP dovrebbero rappresentare difatti un unico nodo "core" secondo la pianificazione europea TEN-T. Tale considerazione è rafforzata dalla metodologia di classificazione della rete TEN-T prevista della Commissione Europea con COM(2013) 940 - *"The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T)"* in cui vengono considerati nodi o cluster i *"seaports which are immediate neighbors and together fulfill the volume threshold, even if individually they would not, [.....] if they have common hinterland connections, except for the "last mile", or if they cooperate closely, e.g. under common management, or supplement each other in function"*.

III.6 GLI AEROPORTI

A livello aeroportuale, partendo dallo SNIT 2001, si sono integrati i nuovi orientamenti della Rete TEN-T ed i criteri inseriti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, soprattutto in relazione alla copertura territoriale del sistema aeroportuale, anche indipendentemente dalla rete *core*. Di conseguenza gli aeroporti di Pisa, Firenze, Bari, Lamezia Terme e Catania della rete *comprehensive* sono stati ritenuti di importanza nazionale e quindi di 1° livello, mentre gli aeroporti di Cuneo, Parma, Rimini, Perugia, Salerno, Taranto e Crotone, pur non figurando nella rete TEN-T, sono stati classificati di 2° livello. In definitiva, lo SNIT contiene 38 strutture aeroportuali, di cui 16 appartenenti alla rete di 1° livello.