

TRAIL INFORMA

IL PERIODICO DI INFORMAZIONE SUI TRASPORTI, LE INFRASTRUTTURE E LA LOGISTICA

N.1 | GENNAIO 2012

FOCUS

Mobilità sostenibile urbana.
Uno sguardo sull'Italia

La liberalizzazione del sistema
ferroviario: criticità ed opportunità

INTERVISTA

Francesco Nerli
Presidente di Assoport

LAVORI IN CORSO

Gli interventi nel sistema ferroviario



TRAIL INFORMA



UNIONTRASPORTI

PRESIDENTE

Paolo Odone

DIRETTORE

Antonello Fontanili

TRAIL INFORMA

Rivista del sistema
delle Camere di commercio italiane

DIRETTORE RESPONSABILE

Antonello Fontanili

REDAZIONE

Alessandro Africani
Iolanda Conte
Roberta Delpiano
Rosanna Guzzo
Elisabetta Martello
Claudio Pasini
Laura Summa

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Elisabetta Martello

ANNO 3 N.1-2012

PERIODICO TRIMESTRALE

Tel. 02-36589505

Fax 02-36589504

email: info@uniontrasporti.it

Progetto grafico: COMCENTRICA SRL

Tutte le immagini sono protette da ©Copyright.

IN QUESTO NUMERO

03

EDITORIALE

TRAIL INFORMA compie 2 anni!

06

FOCUS 1

Mobilità sostenibile urbana. Uno sguardo sull'Italia

10

INTERVISTA

Francesco Nerli - Presidente di Assoporti

13

FOCUS 2

La liberalizzazione del sistema ferroviario: criticità ed opportunità

16

LE STATISTICHE DI TRAIL

Il 2010: un anno di ripresa dei traffici per il Nord Est d'Italia

18

LAVORI IN CORSO

Gli interventi nel sistema ferroviario

21

ANGOLO NORMATIVO

L'Italia verso la mobilità sostenibile: la normativa nazionale

24

NEWS

Il sistema camerale e le infrastrutture

**Antonello Fontanili**

Direttore tecnico di Uniontrasporti

EDITORIALE**TRAIL INFORMA
COMPIE 2 ANNI!**

Il magazine camerale TRAIL INFORMA, nato come risposta ad una esigenza del sistema camerale nell'aver informazioni attuali sul sistema infrastrutturale, sulle opere programmate e sui traffici che interessano il nostro territorio, compie due anni.

Per quest'occasione, ho voluto firmare il mio primo editoriale della rivista, in qualità di direttore responsabile, compito che nei precedenti numeri ho preferito lasciare a importanti presidenti di Camere di commercio. A parte una breve sintesi di questi primi due anni, mi sembra utile dedicare la mia attenzione sulle gravi previsioni economiche dell'immediato futuro e sulle manovre che il governo Monti intende attuare riguardo alle misure in materia di maggiore concorrenza, semplificazioni e infrastrutture.

Il primo numero uscì nell'Aprile 2010 e il piano redazionale trattava il dilemma tra grandi opere e opere minori e il tema

delle ferrovie regionali in termini gestionali e di sviluppo. Nei numeri successivi, si passò dalle potenzialità di un'agenzia per la logistica alla portualità turistica come fattore di sviluppo, dall'importanza di una governance di corridoio allo sviluppo dell'intermodalità.

Nel 2011, i focus di approfondimento hanno riguardato tematiche di particolare interesse per le Camere di commercio in quanto azionisti, investitori o promotori di progetti e politiche che spaziavano dagli aeroporti regionali ai nuovi assi autostradali, dalla banda larga al nuovo piano di sviluppo della rete elettrica, dal Corridoio 24 allo stato delle infrastrutture italiane, per concludere con la logistica nell'agroalimentare e il TPL.

Di particolare interesse sono state le interviste rivolte ad esponenti del mondo istituzionale ed economico che hanno espresso con lucidità e convinzione l'impegno e gli obiettivi da perseguire nell'interesse del paese: come l'intervista rivolta all'allora Sottosegretario alle infrastrutture e trasporti Bartolomeo Giachino sul nuovo Piano nazionale della Logistica 2011-2020, quella al direttore di Confindustria Piemonte e di Transpadana - Paolo Balistreri - sullo stato della Torino-

le altre economie non stanno benissimo ma quella italiana, se si esclude la Grecia, risulta una delle peggiori. All'interno dei Paesi Ocse le stime di crescita sono molto diversificate: in Germania la crescita è stimata a +3% nel 2011 e a +0,2% nel 2012 contro un iniziale +2,5%. In Francia +1,6% nel 2011 e +0,3% nel 2012. Malissimo la Grecia, con -6,1% nel 2011 e -3% nel 2012.

L'Ocse ha sottolineato che per il nostro



Lione, l'intervista al presidente Francesco Bettoni sulla Brebemi e quella al direttore di Hupac - Bernhard Kunz - sullo stato dell'intermodalità.

Ma, venendo ai giorni nostri, occorre confrontarsi con l'attuale **scenario di riferimento del nostro Paese** che è cambiato notevolmente, più dal punto di vista economico-finanziario e politico che da quello infrastrutturale. L'Italia è stata infatti investita dalla grande crisi finanziaria che, a fine 2011, ha portato l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (Ocse), nel suo Economic Outlook, a rivedere al ribasso il Pil del 2012, che passerà dal +1,6% di Maggio a una contrazione in negativo arrivando a -0.5%. Traducendo queste analisi dell'Ocse, nel 2012 l'economia italiana entrerà in recessione. Certo anche

Paese le condizioni del credito si sono irrigidite, con le banche italiane che hanno difficoltà ad avere accesso ai capitali esteri, mentre il deficit di bilancia commerciale "rimane abbastanza elevato, dato il livello basso della domanda nel Paese, segnale di una modesta competitività dei prezzi".

Questa grande crisi economica ha toccato anche il **settore dell'edilizia** e delle opere pubbliche. Nel 2012 i fondi per gli investimenti in infrastrutture subiranno infatti un pesante calo - stimato dall'Ance - pari al 13,6% in termini reali rispetto all'anno precedente e la stessa Associazione registra come, nel quadriennio 2008-2011, le risorse per nuovi investimenti infrastrutturali abbiano subito complessivamente una contrazione in termini reali del 43%.

L'analisi dell'Ance attribuisce il risultato negativo per il 2012 "al recepimento delle misure di contenimento della spesa pubblica, previste nelle manovre d'estate (DL 98/2011 e DL 138/2011), che, come già avvenuto in passato, impongono alla spesa in conto capitale il sacrificio maggiore". In particolare, nell'analizzare le componenti che maggiormente hanno subito l'effetto dei tagli, si attribuisce la contrazione di risorse per nuove infrastrutture nel 2012 al pesante taglio al Fondo aree sottoutilizzate (-7,7 miliardi di euro nel triennio 2012-2014), a causa del quale rischiano di essere definanziate molte opere del cosiddetto "Fondo Matteoli". Secondo l'Ance, "si tratta di interventi già finanziati che, in alcuni casi, hanno visto anche la firma di contratti con le imprese".

Tra gli interventi previsti dal Governo Monti, occorre segnalare quanto contiene una delle disposizioni della bozza di DL Infrastrutture all'esame. *"Si prevede, al fine di consentire l'effettivo sviluppo dello strumento obbligazionario a sostegno del finanziamento di specifici progetti infrastrutturali, la **revisione della disciplina del codice dei contratti pubblici** in materia di emissione delle obbligazioni da parte delle società di progetto che, costituite a valle dell'affidamento di una concessione, realizzano l'opera pubblica"*.

Rispetto al testo vigente - si legge nella relazione che accompagna la bozza del DL Infrastrutture -, "è eliminata la previsione che le obbligazioni siano garantite mediante ipoteca nel caso in cui superino il doppio del capitale sociale, della riserva legale e delle riserve disponibili; è previsto che le obbligazioni siano sottoscritte da investitori qualificati, così da poter coinvolgere nel finanziamento delle opere pubbliche non solo il sistema bancario ma il sistema finanziario nel suo complesso. È inoltre previsto che, per la fase di costruzione dell'infrastruttura, durante la quale la stessa non è ancora in grado di produrre flussi di cassa per remunerare il capitale investito, le obbligazioni godano della garanzia da parte del sistema finanziario e di fondi privati".

Con il meccanismo del **project bond** si introduce dunque "uno strumento, di natura privatistica, atto ad alimentare i flussi per la realizzazione di infrastrutture ed a garantire la copertura dei rischi di costruzione". A differenza degli attuali strumenti, dove le obbligazioni vengono ripagate tramite il cash flow (pedaggi, canoni ecc.) delle opere infrastrutturali già realizzate, "si andrebbe a coprire la parte di tempo in cui il progetto non ha ancora iniziato a generare flussi di cassa. Si agevola in tal modo il reperimento, da parte del realizzatore privato dell'opera pubblica, delle risorse finanziarie da utilizzare per la realizzazione dell'opera".

Mi sembra importante poi soffermarsi sul tema dell'eventuale **scorporo della rete ferroviaria Rfi dalle Ferrovie dello Stato** dove a decidere sarà l'**Autorità dei Trasporti**. Questo è quanto ha dichiarato il ministro dello Sviluppo e delle Infrastrutture, Corrado Passera, nel corso dell'audizione che si è tenuta a fine Gennaio al Senato. Il ministro parlando del nuovo organismo di vigilanza, derivante dalla pancia dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, servizi e forniture, ha aggiunto: "L'Autorità dei Trasporti che abbiamo istituito avrà tra i suoi compiti quello di decidere se è necessario un livello ancora maggiore e farà una proposta al governo sulla separazione proprietaria tra rete e servizi ferroviari". Passera ha poi ricordato che la separazione può essere "contabile, manageriale, societaria e proprietaria" e che "noi siamo già arrivati al terzo livello". Sui fondi per il rilancio delle infrastrutture, sempre nel corso dell'audizione, il ministro ha dichiarato di aumentare la quantità dei fondi da sbloccare.

Un'altra questione importante è **quella autostradale** che invece continua a sollevare dubbi e perplessità.

Il ministro Passera sembra orientato a far rientrare nel decreto legge sulle liberalizzazioni l'ipotesi di una doppia vigilanza: l'osservanza delle convenzioni all'Agenzia ministeriale e la regolazione tariffaria all'Autorità. L'Agenzia avrebbe quindi i poteri del concedente e verificherebbe il rispetto dei patti sottoscritti dai concessionari con lo Stato

in termini di investimenti e di parametri di servizio. La seconda invece agirebbe come un arbitro indipendente per dettare le regole sui prezzi al casello.

Proposta che però non convince gli operatori del settore. Le concessionarie autostradali infatti sostengono che una duplicazione delle funzioni di controllo non favorirebbe la concorrenza ma comporterebbe solo ad un aumento dei costi da parte dello Stato. Il sistema inoltre, già non facilmente leggibile per gli investitori esteri, diventerebbe in questo modo ancora più caotico.

Proprio l'aspetto delle liberalizzazioni - in particolare quella ferroviaria - è il tema di uno dei due focus di questo nuovo numero di Trail Informa, mentre l'altro focus è dedicato alla mobilità sostenibile e all'importanza che può avere per il futuro delle nostre città e dei nostri territori. L'intervista invece è dedicata al trasporto marittimo e alla riforma della legge 84/94, con un interlocutore di primo piano, come può essere il presidente di Assoport, Francesco Nerli. Il primo numero del 2012 viene infine completato dalle statistiche sui traffici che interessano il Nord Est e dalle opere programmate per il sistema ferroviario.

Non mi resta che augurarvi una buona lettura e darvi appuntamento al prossimo numero di Trail Informa, in distribuzione da Aprile.



MOBILITÀ SOSTENIBILE URBANA. UNO SGUARDO SULL'ITALIA

a cura di

Elena Bianco

Ricercatrice di Uniontrasporti

Nel libro verde del 2007 "Verso una nuova cultura della mobilità urbana", l'Unione europea traccia le prime linee guida per la realizzazione di una mobilità sostenibile nelle aree urbane, partendo da alcuni dati fondamentali: il 60% della popolazione dell'Unione vive in ambito urbano. Poco meno dell'85% del prodotto interno lordo europeo proviene dalle economie delle città, che ogni anno perdono circa 100 miliardi di euro, ossia l'1% del PIL, a causa dell'aumento del traffico cittadino e del conseguente congestionamento. Il traffico urbano, inoltre, genera il 40% delle emissioni di CO² ed il 70% delle altre emissioni inquinanti prodotte dagli autoveicoli. Le città sono destinate a diventare sempre più il centro della vita economica e sociale di cui la mobilità è parte integrante.

Per quanto le azioni poste in essere dagli enti locali e dalle amministrazioni interessate siano il passo principale, entra in gioco un aspetto culturale legato alla domanda di mobilità dei cittadini. Non solo è necessario rendere più efficienti gli spostamenti, evitando quelli inutili, ma anche la propensione all'uso di determinati mezzi di trasporto deve cambiare, e ciò sia sulle brevi distanze, passando dall'auto alla bici ed ai mezzi pubblici negli spostamenti locali, sia sulle lunghe distanze passando dall'auto al treno, dall'aereo alla navigazione marittima.

Gli sviluppi in ambito tecnologico, con la produzione di autoveicoli a minor impatto ambientale, sulla scia delle restrizioni poste dalla

normativa europea con l'Euro 4, l'Euro 5 e l'Euro 6, sono utili e necessari ma non risolvono uno dei principali problemi inerenti la mobilità sostenibile ovvero la minor congestione del traffico. È necessario, invece, un cambiamento concreto nelle modalità di trasporto, o meglio, una giusta intermodalità fra i vari mezzi di trasporto, con una preferenza verso quelli meno inquinanti.

In Italia le svariate indagini condotte sia dal lato della domanda di mobilità sostenibile, sia dal lato dell'offerta, mostrano dati positivi ma da relativizzare, soprattutto alla luce della condizione economica del Paese; la conclusione che se ne deduce è che l'incremento degli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici, degli ultimi anni, non sia il frutto di un vero e proprio cambiamento culturale, quanto della forte riduzione del potere d'acquisto e dall'aumento vertiginoso dei carburanti.

16,8% a piedi ed in bici, l'8,1% con i mezzi pubblici urbani ed il 5,9% con i mezzi pubblici extra urbani. I dati del 2011 sul 2010, premiano il trasporto pubblico locale con un incremento del 25% degli italiani che lo predilige per i propri spostamenti, a fronte, però, del 66% che indica un uso invariato dell'auto ed il 18,9% che ne indica un uso maggiore.

L'indagine Euromobility mostra uno scenario confortante solo in parte, ai primi posti fra le 50 città oggetto d'osservazione spiccano, in particolare: Torino, Venezia e Milano. L'Italia resta il Paese con il tasso di motorizzazione più elevato fra i principali Paesi europei; sebbene vi sia stato un incremento nel numero di auto gpl e a metano (la media al 2010 è del 7,04% rispetto al 6,06% del 2009) e siano cresciute le auto Euro 4 di circa il 36% nel 2010 e quelle Euro 5 di quasi il 3%, in media, nello stesso anno l'indice di motorizzazione resta comunque elevato: circa 60 veicoli per 100 abitanti, erano 61 nel 2009. Continua, invece, la crescita delle auto a gasolio, responsabili delle maggior emissioni di inquinanti.

Dal lato dell'offerta di mobilità sostenibile, rispetto alla quale i cittadini diventano utenti, il percorso sembra in salita e fortemente legato alla presenza d'incentivi da parte delle amministrazioni pubbliche, segno ulteriore della mancanza di una cultura che guardi alla sostenibilità.

Servizi quali il **car sharing**, il **bike sharing**, il **mobility management**, così come le **zone a traffico limitato**, le **isole pedonali**, i **parcheggi d'interscambio**, la costruzione di **piste ciclabili**, l'**incentivo all'acquisto di auto ecocompatibili**, mostrano un percorso alternato fatto di una crescita con piccoli numeri.

Il **car sharing** cresce, ma i numeri sono ancora esigui, soprattutto in rapporto alla popolazione in quanto il numero di auto e

Car Sharing - ICS	2011	2010	Var % 2010/2011
Numero utenti	29.894	19.123	56,3
Auto in flotta	588	567	5,6
Parcheggi disponibili	404	382	5,7
Corse effettuate	171.067	155.788	9,8
Km percorsi	7.376.627	6.172.014	19,5

Il 66,6% degli italiani si sposta per lavoro, per studio e nel tempo libero all'interno della propria città e affinché tali spostamenti siano sostenibili, il mezzo di trasporto scelto diventa la principale discriminante. I dati dell'ultima indagine **Euromobility 2011 "La mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città"**, evidenziano come tali spostamenti, al 2010, siano avvenuti per il 69,2 % degli italiani con l'auto, il

Alla fine degli anni '80, con la nascita dell'Unione europea e di alcune importanti organizzazioni internazionali, l'ambiente ha acquisito una rilevanza notevole in tutti gli ambiti della vita sociale ed economica; le conferenze che si sono susseguite negli anni, sia in ambito europeo che internazionale, hanno fatto di tale aspetto uno dei cardini delle strategie e delle politiche da adottare per una crescita sostenibile.

Nel mondo dei trasporti questo percorso si è concretizzato nella promozione della mobilità sostenibile, che interessa primariamente l'aspetto ambientale ma coinvolge anche quello sociale ed economico.

L'Italia, sia come parte della comunità europea, sia per l'interesse mostrato da enti ed amministrazioni locali, ha avviato diversi progetti di mobilità sostenibile in ambito urbano. Le ultime indagini mostrano dati incoraggianti, sia dal lato della domanda, che dell'offerta, ma fortemente condizionati dalla recente crisi economica.

quello degli utenti resta basso: in media 0,80 auto per 10.000 abitanti e poco più di 26 utenti su 10.000 abitanti.

Il quadro, al 2010, sui mezzi di trasporto alternativi all'auto privata, in particolare **mezzi pubblici** e **bike sharing**, ricalca quello del car sharing: pochi i 36 chilometri per abitante percorsi annualmente dai mezzi pubblici, così come sono poche le 3,91 biciclette per 10.000 abitanti, in crescita nel 2010 sul 2009 dell'11,92%, ed i 50 utenti su 10.000 abitanti, in media, fra 16 principali città dove è attivo il servizio di bike sharing. Se poi si guarda all'**indice di ciclabilità** delle medesime città si ottiene in media un indice del 46,76 su un punteggio che va da 0 a 100, che considera oltre al bike sharing, la presenza di Biciplan, di piani per la mobilità ciclabile, della segnaletica direzionale dedicata ai ciclisti, di cicloparcheggi di interscambio, di bici stazione, di piani per il riciclo delle biciclette abbandonate e di strumenti per il contrasto dei furti.

Anche il **mobility management** con solo 35 uffici di area comunale, 5 uffici di area provinciale ed 1 ufficio di area industriale, non riesce ancora ad esplicitare le potenzialità che gli si riconoscono nella gestione della mobilità urbana.

Altri dati, che danno la misura di quanto sia diffusa la mobilità sostenibile, sono quelli inerenti le **zone a traffico limitato (Ztl)** e le **isole pedonali**, invariate negli ultimi anni: 3,3 metri quadri per abitante in media per le Ztl, circa 0,34 metri quadri per abitante per le isole pedonali, come evidenziato dall'ultimo rapporto Legambiente "Ecosistema Urbano 2011"; infine, le sole **piste ciclabili**, al 2009, nel complesso dei comuni capoluogo di provincia, sono circa 13,7 km per 100 chilometri



quadrati di superficie comunale, con una variazione positiva dell'11% dal 2000 al 2009; mentre i **parcheggi a pagamento**, che contribuiscono a disincentivare l'uso dell'auto privata, sono circa 49,8 per mille autovetture circolanti, secondo gli ultimi dati dell'Istat risalenti al 2009.

Mobilità urbana non è solo mobilità dei cittadini, ma anche **mobilità delle merci**. Negli agglomerati urbani si localizzano le attività in grado di generare/attrarre i flussi di merci più consistenti; da ricerche europee risulta come il 20% dei flussi veicolari urbani è attribuibile al trasporto merci (autocarri > 3,5 t), percentuale che cresce se si sommano anche i furgoni di massa inferiore alle 3,5 t e le auto, sempre più adottate per lo smistamento capillare.

In Italia, nello specifico, l'80% della popolazione vive in aree urbane dove è concentrato il 90% delle vendite al dettaglio dalle quali deriva la percentuale maggiore del trasporto merci nell'area cittadina, un'economia che vale circa il 70% del Pil italiano; il 40% dei veicoli diversi dall'automobile privata è costituito da automezzi di servizio, responsabili di una elevata percentuale dell'inquinamento urbano da anidride carbonica e PM10.

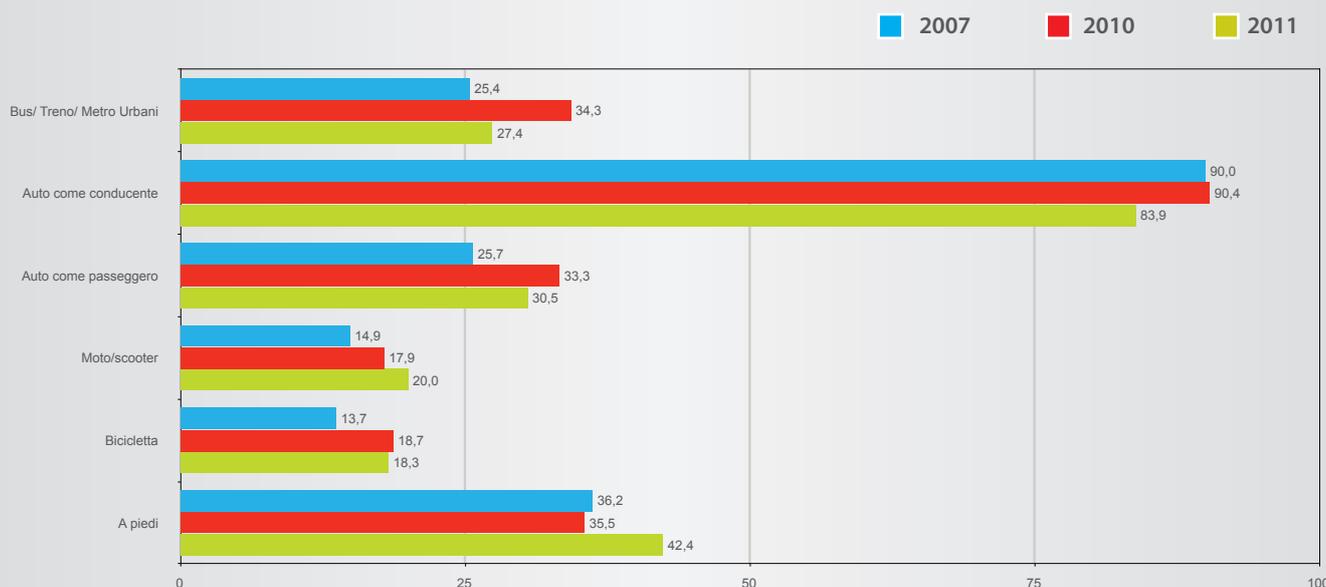
Il trasporto delle merci contribuisce al congestionamento del traffico ma ne subisce a sua volta gli effetti, con gravi inefficienze economiche e con i relativi costi che ne derivano.

Come per gli spostamenti urbani dei passeggeri, non mancano le iniziative per migliorare la sostenibilità anche nel settore delle merci; anzi, alcuni interventi interessano entrambe gli aspetti: le zone a traffico limitato, ad esempio, sono in genere le iniziative che fanno da apripista a macro progetti di City Logistics con i quali si devono necessariamente integrare, insieme ad altre iniziative quali la costituzione di centri di distribuzione urbana ed una normativa sia restrittiva che incentivante.



FOCUS 1

Mezzi di trasporto utilizzati per gli spostamenti ricorrenti in Italia



Elaborazione Uniontrasporti su dati Aci – Censis 2011

In Italia, in tal senso, si stanno realizzando svariati progetti in diverse città, con due obiettivi fondamentali: la riduzione della congestione stradale urbana, intervenendo sia sulla sosta che sul transito; la riduzione delle emissioni inquinanti attraverso una modifica del parco veicolare adoperato, avendo quale riferimento le ultime normative europee.

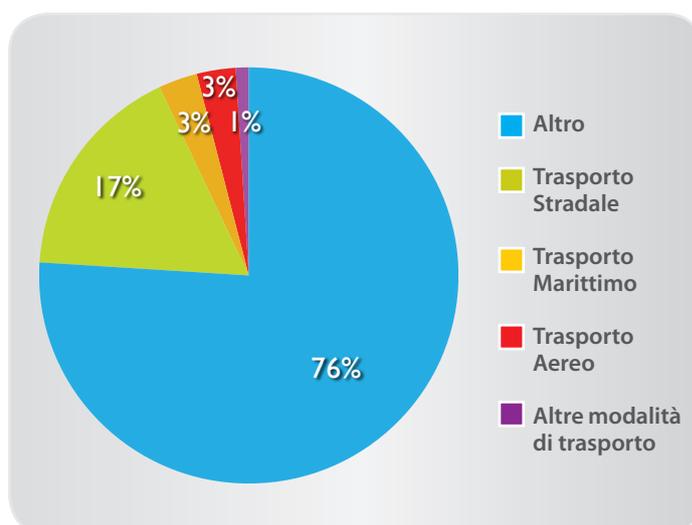
Fra le città che stanno sperimentando progetti di City Logistics da più anni spiccano Bologna, Brescia, Padova, Siena e Vicenza; tutte condividono due fattori che ne hanno incentivato l'avvio: la necessità di ridurre l'inquinamento ambientale e la presenza di enti locali sensibili verso temi ambientali, dove l'aspetto culturale gioca un ruolo preponderante, condividendo anche gli effetti della loro lungimiranza, come una qualità della vita superiore alla media nazionale ed un ecosistema urbano migliore di quello medio del Paese.

La mobilità urbana ha le potenzialità per fare passi avanti significativi anche in Italia, agendo contemporaneamente su diversi piani: sulla domanda, avviando iniziative di inclusione e di informazione i cittadini/utenti e continuando ad incentivare, anche finanziariamente, iniziative nuove ed in corso; sull'offerta, con piani urbanistici che integrino strutturalmente il concetto di sostenibilità secondo quanto previsto anche dalle ultime normative in vigore; sul ruolo degli enti nazionali e locali, quali promotori principali di tale cammino nel quadro dei dettami dell'Unione europea.

Incidenza dei trasporti sulle emissioni complessive di gas serra

L'indagine del TERM svolta sui 32 Paesi europei che aderiscono alla European Environment Agency ha evidenziato come nel settore dei trasporti si sia registrato l'incremento maggiore di emissioni tra il 1990 ed il 2009, pari al 30% delle emissioni derivanti da tutti i settori rilevanti dell'economia.

Il settore dei trasporti, nello specifico, incide per il 24% sulle emissioni complessive, 17 delle quali derivano dal trasporto stradale che maggiormente interessa le aree urbane.



Le emissioni complessive di gas serra: incidenza del settore dei trasporti.

FRANCESCO NERLI

PRESIDENTE DI ASSOPORTI

a cura di

Elisabetta Martello

Project Manager di Uniontrasporti



Autonomia finanziaria, semplificazione delle procedure, sportello unico portuale, sono le proposte indicate da **Assoport** per il rilancio della portualità italiana.

1. *Siim Kallas Vice Presidente della Commissione europea incaricato dei trasporti ha sottolineato l'esigenza di agire su tre fronti per migliorare la competitività dei porti europei: misure riguardanti i servizi portuali, misure che mirino a ridurre le formalità amministrative dei porti, trasparenza dei finanziamenti pubblici ai porti. Qual è la posizione di Assoport rispetto a queste proposte di riesame?*

Il fatto che si parli in sede europea di temi che sono determinanti per la portualità italiana, ci consente di fare dei confronti costruttivi con gli altri porti dell'Unione, i quali, pur essendo soggetti ad un quadro normativo nazionale diverso, sentono la necessità di sollecitare quelle poche misure necessarie per garantire la competitività. Se l'Italia non si muove rapidamente nella stessa direzione, rischia di danneggiare questo settore, così vitale per l'economia nazionale.

A nostro avviso, per consentire alle Autorità Portuali di svolgere pienamente il ruolo a supporto dello sviluppo del sistema Paese, è necessario un quadro strategico nazionale per il settore portuale (coerente con quello più complessivo della logistica).

Sono poche e semplici le misure che l'Associazione richiede da tempo, al fine di sostenere la centralità del ruolo dei porti per il Paese in funzione dello sviluppo: l'avvio di un'effettiva autonomia finanziaria per le Autorità Portuali e il rafforzamento del loro ruolo; la semplificazione delle procedure; interventi finalizzati a favorire la competitività delle imprese che operano in porto e anche per chi investe nelle infrastrutture portuali. Per quanto riguarda l'infrastrutturazione, in Italia vi è la necessità di varare una norma in tema di extragettilo IVA per le opere portuali che tenga conto di ruolo e funzioni delle Autorità Portuali, ovvero degli enti che amministrano i maggiori porti marittimi nazionali, oltre ad una norma chiara in materia

di dragaggi che dovrebbe fare chiarezza riguardo ai contenuti dei progetti di dragaggio nonché alla semplificazione delle procedure di approvazione.

2. Da anni si parla di riforma dei porti italiani e quindi della legge 84/94. Oggi quali sono gli ostacoli per una sua attuazione? E quali i cambiamenti fondamentali per portare il sistema portuale italiano a livello dei porti del Northern Range?

È senza dubbio necessario, a nostro avviso, mantenere fermo il punto di vista normativo, il principio che ha ispirato la legge n.84/94, ovvero la separazione tra soggetti di amministrazione e governo dei porti - le Autorità Portuali - e i soggetti imprenditoriali, con la loro capacità di determinare i fattori della produzione salvaguardando altresì peculiarità e professionalità del lavoro portuale e la concorrenza nel mercato e per il mercato.

Mantenendo saldo quest'impianto originario, vanno rafforzati il ruolo e i compiti di governo e di amministrazione delle Autorità Portuali, risolvendo e chiarendo ambiti di competenza, anche rispetto all'Autorità marittima, fermo restando il principio di leale collaborazione che fin qui ha caratterizzato la gestione degli scali portuali.

Deve essere, inoltre, consolidata la capacità delle Autorità Portuali di svolgere un ruolo determinante per lo sviluppo di sistemi logistici di aree vaste. Come ho detto prima, una forte innovazione normativa è necessaria per ciò che riguarda la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, oltre al riconoscimento dell'effettiva autonomia finanziaria attraverso l'imputazione di una parte dell'IVA generata nei porti. Questo è decisivo per consentire alla portualità di affrontare gli scenari complessi e articolati in cui oggi si trova.

In realtà si è lavorato molto sulla riforma della legislazione, giungendo a un testo condiviso che, però, non è stato varato dal Parlamento.



La riforma con queste poche ma essenziali modifiche e integrazioni all'impianto della Legge di riferimento, possono portare il sistema italiano, che ha già raggiunto livelli di traffico molto buoni negli anni passati, ad assumere il suo ruolo naturale di leader nel Mediterraneo, oserei dire, "recuperando" del traffico che altrimenti andrebbe nel Northern Range. Ciò a ragione del fatto che questi traffici troverebbero vantaggioso scalare i porti italiani. Non dobbiamo dimenticare, però, che i porti vanno anche integrati con l'hinterland, quindi è necessario lavorare sui collegamenti territoriali, attuale punto di forza dei porti del Northern Range.

3. Tra le varie azioni prioritarie del nuovo Piano Nazionale della Logistica approvato dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica, si annovera lo sportello unico doganale che interessa principalmente le attività portuali. A che punto siamo?

Per quanto riguarda il Piano Nazionale della Logistica, Assoporti ha partecipato come numerosi altri soggetti, ai vari

tavoli che hanno portato alla redazione del documento. Il tema riguardante l'istituzione di uno sportello unico doganale è da tempo oggetto di approfondimenti da parte dei diversi soggetti che interagiscono in porto.

In realtà, noi abbiamo chiesto di andare oltre questo concetto ritenendo uno "sportello" unico portuale come l'individuazione di un modello di integrazione e coordinamento tra sistemi diversi: quelli pubblici (cito solo ad esempio Dogana, Capitaneria di Porto, Sanità marittima, Agenzia del Demanio) e quelli degli operatori privati, in modo da mettere a fattore comune la gestione di tutte le informazioni connesse alla fase portuale (per gli aspetti propriamente doganali e non), nel massimo rispetto della riservatezza e titolarità dei dati, previa individuazione delle componenti sensibili e di quelle che possono essere oggetto di diffusione tra i soggetti e le amministrazioni coinvolte.

Sostanzialmente, se da un lato dobbiamo dare atto, con soddisfazione, che con lo sportello unico doganale si è fatto un passo in avanti importante nel senso

dell'efficiamento, appare necessario andare decisamente oltre.

4. Il dragaggio dei porti rappresenta una priorità strategica per Assoporti. Quali sono gli ostacoli, la situazione attuale e quali le soluzioni da voi proposte?

Guardi, per quanto riguarda il tema dei dragaggi, le esigenze della portualità e l'obiettivo dell'Associazione è senz'altro quello di dare unitarietà e certezza alla normativa.

Ferma rimanendo la necessità di adeguati livelli di tutela ambientale, le ipotesi normative proposte da Assoporti perseguono gli obiettivi di:

- regolare complessivamente (pur con le diverse specificità) i dragaggi tanto nelle aree ricomprese in siti di bonifica di interesse nazionale (SIN) quanto in aree non SIN;
- fissare tempi certi (o almeno preventivabili) di approvazione dei progetti di dragaggio;
- consentire contestualità tra operazioni di dragaggio e progetti di bonifica (nelle aree SIN);
- restituire automaticamente al loro pieno uso legittimo le aree ricomprese in SIN nelle quali, esperiti gli opportuni accertamenti, risultano parametri inferiori ai valori soglia;
- definire gli esatti contenuti dei progetti di dragaggio;
- individuare tutte le possibili opzioni di destinazione del materiale di risulta dei dragaggi ivi compresi l'immersione in mare; il recupero a terra ed il refluimento in cassa di colmata. Ovviamente tenendo conto delle caratteristiche del materiale di risulta;
- fissare le caratteristiche dei sistemi di impermeabilizzazione delle casse di colmata tecnicamente ed economicamente

realizzabili, nonché ambientalmente adeguati;

- fare chiarezza riguardo le caratteristiche dei mezzi (navi) eventualmente utilizzati per il trasporto dei materiali di risulta dei dragaggi e della relativa documentazione necessaria.

5. Il nuovo decreto sulle liberalizzazioni apporta dei vantaggi significativi per la portualità italiana? Quali sono le vostre aspettative immediate?

All'interno dell'ultimo disegno di legge (cd. Decreto liberalizzazioni) all'art. 48 (Norme in materia di dragaggio) si evince:

- scarsa chiarezza dell'ambito applicativo; alcune norme sono esplicitamente riferite ad interventi in aree SIN mentre per altre resta un (pericoloso) margine di incertezza;
- implicita previsione di verifica di assoggettabilità a VIA anche del (solo) progetto di dragaggio;
- prevede l'emanazione di norme attuative, decreto interministeriale Ambiente-Infrastrutture (prefigurando quindi lunghi tempi per l'effettiva operatività della norma) peraltro con riguardo ad aspetti tecnico-operativi-ingegneristici ("norma tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio").

In sintesi il testo dell'art. 48, pur se offre alcuni spunti di positività, necessita di significative modifiche ed integrazioni. Per quanto riguarda il disegno di legge nel suo complesso, dobbiamo ribadire quanto detto prima, ovvero la necessità di inserire altre norme specifiche per la portualità che possano rendere i nostri porti più competitivi.





LA LIBERALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO CRITICITÀ ED OPPORTUNITÀ

a cura di

Alessandro Africani

Project Manager di Uniontrasporti

Il settore ferroviario europeo è interessato da processi di liberalizzazione e privatizzazione da oltre 20 anni; questo perché **in Europa si è voluto introdurre concorrenza e competitività** anche in un mercato dove ogni Stato ha sempre subito la presenza di un monopolista e di operatori pubblici.

I motivi che hanno spinto la Commissione europea a dettare delle regole in tal senso, sono da ricercare nell'infrastrutturazione ferroviaria non adeguata, dovuta all'obsolescenza ed alla mancanza di collegamenti fra le reti nazionali (soprattutto in zone di frontiera), alla disomogeneità delle reti ferroviarie nei diversi Paesi che non hanno permesso lo sviluppo dell'interoperabilità e alla totale assenza di un mercato competitivo.

In questo senso l'UE si è mossa utilizzando due strumenti in particolare: una comune e condivisa normativa di riferimento da recepire per singolo Paese e il cofinanziamento per potenziare o promuovere lo sviluppo della rete ferroviaria.

I primi interventi comunitari negli anni novanta sono stati per una Maggiore trasparenza e verifica dei costi del sistema ferroviario che risultavano, fino a quel momento, nebulosi e poco chiari da parte dei monopolisti, soprattutto per chi da privato voleva affacciarsi al nuovo business. L'UE ha anche gettato le prime basi per una distinzione fra regolato e regolatore, cosa che prima degli anni novanta era del tutto assente. Nel 2001 si è ottenuta l'approvazione, sempre a livello comunitario, di una serie di normative - **primo pacchetto ferroviario** - dirette a sviluppare l'utilizzo delle infrastrutture e promuovere la sicurezza con standard elevati, comuni e condivisi¹. Il **secondo pacchetto ferroviario** ha visto la luce il 29 Aprile 2004: è in

questo periodo che si insedia ufficialmente l'Agenzia ferroviaria europea ², responsabile di fornire alla Commissione europea assistenza tecnica in materia di interoperabilità e sicurezza. Ancora, nel 2007, la Commissione ha approvato il **terzo pacchetto ferroviario** con lo scopo di aprire il mercato ai servizi internazionali passeggeri, alla certificazione dei macchinisti e all'istituzione di un regolamento condiviso sui diritti e gli obblighi dei passeggeri.

Queste, in estrema sintesi, sono le basi o, se vogliamo, le linee guida di riferimento che l'UE ha individuato per un reale processo di liberalizzazione. All'interno di questi strumenti ogni Paese ha delineato un proprio percorso, con un duplice obiettivo: il primo, quello di rendere appetibile l'idea che sui propri binari operino imprese ferroviarie differenti; il secondo, continuare a assicurare la domanda di servizi ad elevato contenuto sociale (pendolarismo e trasporto regionale) che non risulta appetibile, se non in alcuni casi, al libero mercato.

Le norme che l'UE ha dettato prevedono per i singoli Stati due tipi di concorrenza:

passeggeri e merci e circa l'88% del traffico regionale, in Francia vi sono elevate barriere all'ingresso e sostanzialmente non si ha liberalizzazione, riconducibili al rapporto di interdipendenza economica ed amministrativa, fra il proprietario e gestore dell'infrastruttura (RFF- Réseau Ferré de France) e la società di gestione del servizio SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français). Anche in Svezia, nonostante una liberalizzazione particolarmente avanzata, i nuovi entranti dagli anni novanta ad oggi, sono giunti a soddisfare una domanda tra il 15% ed il 30%.

Calando l'analisi al nostro Paese bisogna fare una distinzione fra **il settore dei passeggeri e quello delle merci**. Per il primo vi sono diversi livelli di liberalizzazione rispetto alla tipologia di trasporto che consideriamo; se parliamo di **trasporto a media e lunga percorrenza** dove l'Europa indica un sistema di competizione nel mercato, l'Italia obbliga un servizio per le tratte lunghe non remunerative ³. Di fatto però i servizi di lunga percorrenza nazionali sono soggetti a contratti di servizio pubblico affidato attraverso negoziazione diretta dallo Stato

Il processo di liberalizzazione ferroviaria iniziato in Europa negli anni Novanta è quel processo attraverso il quale un'impresa che voglia entrare nel business del servizio di trasporto ferroviario può farlo, utilizzando la rete infrastrutturale di ogni Stato membro. In tal senso la Commissione europea, nel corso di questi anni, hanno dettato una serie di norme e regolamenti ai quali gli Stati membri si devono attenere per creare un vero e proprio liberismo economico del settore. Tuttavia, sia la normativa europea non sempre chiara, sia l'adeguamento dei singoli Paesi, asimmetrico e talvolta ostruzionista, non hanno permesso ad oggi un vero sviluppo del settore e una concreta apertura al libero mercato. Il trasporto merci e passeggeri (internazionale, nazionale e regionale) è ancora dei grandi monopolisti, salvo piccole quote percentuali per ogni singolo Paese e in alcuni business.

Se paragoniamo, inoltre, il business ferroviario ad altri settori che hanno subito processi di liberalizzazione nel nostro Paese (trasporto aereo, telefonia), esso risulta molto più modesto. Ancora oggi il sistema ferroviario costituisce un "monopolio naturale" e porta un privato che vuole entrare nel mercato a sostenere importanti investimenti.

Proprio per questo motivo le regole devono essere chiare e condivise ed i finanziamenti per lo sviluppo devono essere certi nell'an e nel quantum e solo in questo caso, il processo di liberalizzazione potrà dirsi concluso anche per quanto riguarda il servizio di trasporto ferroviario.

- la **concorrenza NEL mercato** dove una qualsiasi impresa ferroviaria con certificato di sicurezza e licenza ha la possibilità di operare su un tratto ferroviario;
- la **concorrenza PER il mercato** basato sul sistema delle gare dove l'ente pubblico sussidiante indice una gara per scegliere l'impresa ferroviaria a cui affidare il servizio (è il caso del trasporto regionale, ad oggi, in Europa, sempre sussidiario).

Quello appena descritto è il quadro normativo di riferimento, **la realtà dei fatti però ad oggi in tutta Europa è ben diversa**. In Germania la Deutch Bahn AG detiene circa il 90% del trasporto

a Trenitalia. Per quanto riguarda **l'alta velocità** in Europa, il segmento è soggetto a tipologia di concorrenza nel mercato e, in tal senso, il nostro Paese può vantare una best practice a livello internazionale, poiché un operatore interamente privato NTV – Nuovo Trasporto Viaggiatori entrerà a Marzo del 2012 in assoluta concorrenza con Trenitalia per alcune tratte AV. Il trasporto regionale, infine, è regolato da sussidi nell'ambito di contratti di servizio stipulati dalle singole Regioni principalmente con Trenitalia: vi sono in questo caso alcune Regioni che hanno affidato parte del trasporto regionale a società miste a cui partecipa anche Trenitalia; è il caso ad esempio della Lombardia dove per alcune tratte la gestione del servizio è affidata ad una



società mista Trenitalia e Le Nord.

Nel **trasporto merci** in Italia la liberalizzazione ha avuto discreti risultati: nel 2001 si è affacciata sul mercato Nord cargo srl, a cui è seguito l'ingresso di società come Deutsche Bahn, SBB Cargo (Rail Traction Company), Crossrail Italia srl etc., compagnie che hanno registrato nel 2010 circa il 20% dei treni/km merci totali italiani.

Le principali criticità, non tanto da un punto di vista normativo, quanto sostanziale da affrontare per permettere il processo di liberalizzazione sono di fatto relative a:

- una scissione vera e non formale dell'ente gestore dell'infrastruttura dall'erogatore del servizio di trasporto (nel caso italiano RFI e Trenitalia, che di fatto sono state mantenute all'interno di una FS holding);
- una trasparenza ed una chiarezza nella distinzione tra ciò che deve essere inquadrato come servizio pubblico e ciò che invece è aperto al libero mercato;
- un programma di sviluppo che può fare affidamento su finanziamenti regolari e continuativi e su tempi certi di erogazione;
- una liberalizzazione non asimmetrica tra Stati europei ed un allineamento per quelli che attualmente generano ostruzionismo al libero mercato (una eventuale mancata collaborazione da parte del sistema francese avrebbe ripercussioni sullo sviluppo delle direttrici verso la Spagna, il Benelux, etc.);
- un basso livello di concorrenza per condizioni di accesso al mercato, non sempre chiare e precise, che determinano disincentivi all'ingresso;
- una difficoltà di investimenti in innovazione tecnologica che permetterebbe una competizione modale più

efficace, con adeguati e moderni nodi di scambio, volano per il settore del trasporto ferroviario merci che in quel caso risulterebbe più affidabile e regolare rispetto alla modalità stradale.

Per far fronte ad alcune delle suddette criticità, che di fatto riguardano tutti i Paesi europei, l'attuale Governo italiano (Governo Monti) sta verificando lo scorporo della proprietà della rete infrastrutturale ferroviaria con il passaggio della azioni di RFI dalla holding FS al Ministero del Tesoro. Questo garantirà un'indipendenza effettiva dell'infrastruttura, poiché di fatto la rete sarà controllata dal Ministero e sarà indipendente dalle società di gestione del servizio di trasporto (Trenitalia). Inoltre, per le infrastrutture si sta predisponendo un piano di interventi che potrebbero beneficiare di norme sulla defiscalizzazione per circa 21 miliardi di euro, di cui la quota pubblica avrà un valore di circa 7 miliardi di euro, mentre la quota di agevolazione fiscale dovrebbe corrispondere a circa il 25% dell'intero importo del piano.

Le misure che il Governo sta predisponendo saranno attuate, a seguito della costituzione di un'Autorità per i trasporti, che svolgerà funzioni di definizione delle tariffe di pedaggio e criteri per la loro assegnazione, nonché vigilanza sulla loro corretta applicazione, provvedendo altresì a compiere indagini conoscitive e a relazionare a Parlamento e Governo in merito alla misura nella quale l'integrazione, ovvero la separazione tra la gestione della rete e le imprese ferroviarie incida complessivamente sull'efficienza e sulla concorrenzialità del settore.

¹ Primo pacchetto ferroviario - Direttive 12/13/14/16 del 2001

² ERA - European Railway Agency

³ Legge finanziaria del 24 Dicembre 2007 art.2



un anno di ripresa dei traffici per il Nord Est d'Italia

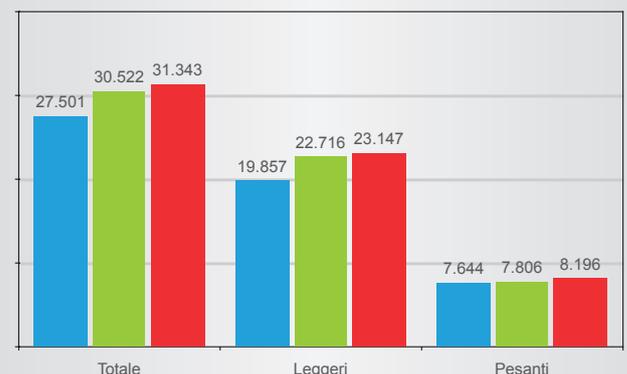
Il Nord Est è una delle aree geografiche più importanti per l'economia italiana, con quasi un quinto della popolazione residente, un quarto del PIL prodotto dal settore privato ed un terzo delle esportazioni italiane.

I dati di traffico sembrano confermare tale posizione soprattutto se guardiamo il **trasporto di merci su strada**: nel 2009, in Italia, complessivamente sono state trasportate poco più di 1.468 milioni di tonnellate di merci che hanno totalizzato circa 167 miliardi di t*km. Il Nord Est è – dopo il Nord Ovest – la macroarea che ha movimentato i maggiori volumi di traffico, sia in origine che in destinazione, realizzando il 28,54% delle tonnellate*km in origine ed il 26,41% di quelle in destinazione.

La matrice origine/destinazione dei collegamenti nazionali evidenzia, inoltre, come la maggior parte dei traffici restano all'interno delle singole ripartizioni e delle regioni di origine, ad esclusione del Friuli Venezia Giulia e dell'Emilia Romagna che destinano al di fuori dei confini regionali e di macroaree

Trend del traffico autostradale nel Nord Est, veicoli*km in milioni

■ 2008 ■ 2009 ■ 2010

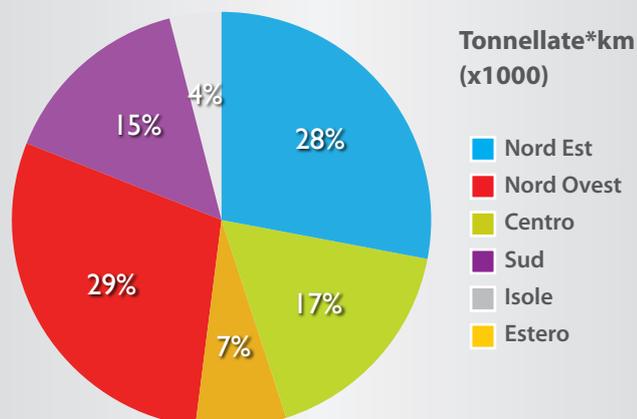


Elaborazione Uniontrasporti su dati AISCAT

quote di volumi di merci a due cifre, rispettivamente il 19,85% dirette al Veneto e il 10,43% indirizzate alla Lombardia, mentre il Trentino Alto Adige movimentata verso l'estero il 3,36% della propria produzione. Quest'ultimo assieme alla Valle d'Aosta sono le regioni con il più alto quantitativo di merci su strada destinate all'estero.

Se analizziamo il triennio 2007-2009 notiamo gli effetti della crisi economica che ha colpito anche l'Italia con una riduzione del trasporto complessivo di merci per il Nord Est di quasi il 7% per le merci in entrata e dell'8% per quelle in uscita.

Ripartizione del trasporto merci per strada per macroarea di origine, anno 2009



Elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT

Nonostante ciò, la dinamicità del tessuto economico e produttivo del Nord Est è visibile anche dall'analisi dei dati di traffico del **sistema autostradale** che, nel corso dell'ultimo triennio, ha registrato un aumento (+14%) dei veicoli*km.

Rispetto ai **veicoli effettivi medi giornalieri**, la tratta autostradale maggiormente percorsa nel Nord Est è la Milano - Venezia - Trieste, asse strategico per i traffici da e per l'Italia settentrionale, con 604.327 veicoli complessivi (34% del totale della macroarea); seguono la A14 Bologna - Ancona con il 16% e la A1 Milano - Bologna con il 15%. Queste autostrade sono percorse giornalmente anche da un elevato numero di veicoli pesanti dal momento che mettono in comunicazione le principali aree commerciali e logistiche del Paese. L'Autostrada del Brennero (A22) ha registrato, nel corso dell'ultimo anno, un incremento del traffico totale pari all'1,4% e del 2,8% di quello pesante.

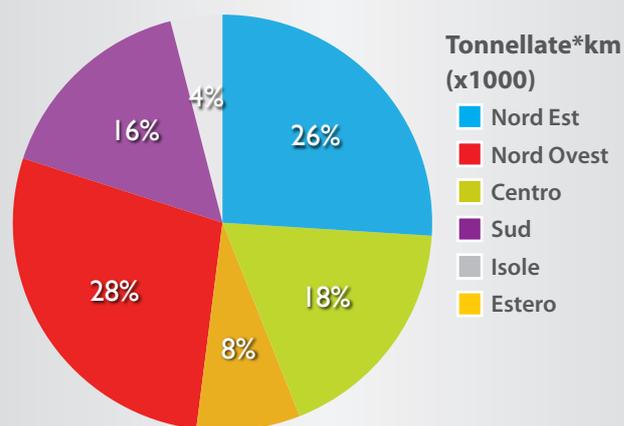
Per quanto concerne il **sistema portuale**, nel 2010 il trasporto marittimo italiano ha totalizzato poco più di 473 milioni di tonnellate di merci, 9,7 milioni di Teus e circa 47 milioni di passeggeri. Rispetto ai risultati raggiunti nel corso del 2009, si evidenzia una lieve ripresa in tutti i segmenti che caratterizzano questa modalità di trasporto, tranne che per i passeggeri per

i quali si registra una flessione del 3%. A livello geografico, i porti del Nord Est - 3 in Friuli Venezia Giulia (Monfalcone, Porto Nogaro, Trieste), 2 nel Veneto (Chioggia, Venezia) e 1 in Emilia Romagna (Ravenna) - hanno movimentato quasi 99 milioni di tonnellate di merci (6% in più rispetto al 2009), più di 855.000 di TEU (+3%) e 2.138.262 di passeggeri (+8%).

Trieste si conferma come primo porto del Nord Est per tonnellaggio complessivo di merci movimentate con oltre 46 milioni di tonnellate (+6% rispetto al 2009), seguito da Venezia (con oltre 26 milioni di tonnellate) e Ravenna (quasi 20 milioni di tonnellate di merci). Il porto di Venezia spicca, inoltre, per l'elevato numero di passeggeri, ovvero 2.058.377 rispetto ai poco più di 62 mila passeggeri del porto di Trieste.

Infine il **sistema aeroportuale**. Nel Nord Est sono presenti 12 aeroporti: Bolzano, Trieste, Padova, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza, Bologna, Forlì, Parma, Reggio Emilia e Rimini che, nel corso del 2010, hanno movimentato quasi 20 milioni di passeggeri (il 14% rispetto al dato nazionale) con un aumento del 6% rispetto al 2008. L'aeroporto di Venezia risulta essere lo scalo che ha registrato il maggior numero di passeggeri con quasi 7 milioni, mentre fanalino di coda del Nord Est è l'aeroporto di Bolzano con poco più di 62 mila passeggeri annui. Per quanto riguarda il trasporto merci via aereo, in Italia lo stesso resta un settore di nicchia rispetto alle altre modalità di trasporto: i dati sulle quantità movimentate ci dicono che

Ripartizione del trasporto merci per strada per macroarea di destinazione, anno 2009



Elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT

annualmente le tonnellate che viaggiano per aereo non arrivano al milione; il Nord Est, nel 2010, ha movimentato appena 85.241 tonnellate di merci, con Venezia e Bologna che si ripartiscono equamente i maggiori quantitativi.



GLI INTERVENTI NEL SISTEMA FERROVIARIO

Rispetto alla rete stradale, gli ammodernamenti tecnici ed infrastrutturali della rete ferroviaria si sono sempre rivelati lenti e scarsamente efficaci, rallentati, in molti casi, dalla eccessiva burocratizzazione e dalla mancanza di risorse economiche.

Le opere in corso per il potenziamento del sistema ferroviario italiano sono legate essenzialmente alla realizzazione delle tratte ferroviarie inserite in Legge Obiettivo per l'ammodernamento complessivo della rete e per il completamento delle linee della rete alta velocità, che rientra nel sistema del network europeo delle reti TEN-T.

Nell'ultimo decennio sulla rete ferroviaria italiana sono state individuate e programmate **42 grandi opere** finalizzate al potenziamento e all'ammodernamento delle linee per un importo di oltre 140 miliardi di euro.

Tra le **opere ultimate nel biennio 2009-2010** si trovano la tratta alta velocità Torino – Novara – Milano, il raddoppio ed il potenziamento tecnologico dell'asse ferroviario Bologna – Verona – Brennero, che rientra nei lavori per la realizzazione del Corridoio Helsinki – La Valletta, la tratta Bologna – Firenze della linea alta velocità Milano – Roma e la velocizzazione della tratta Sibari – Cosenza, tutte terminate nel corso del 2009. Sono state completate nel 2010 la velocizzazione della linea Palermo

– Agrigento, il potenziamento infrastrutturale della linea Bari – Taranto - Bypass (in variante Cagioni).

Per quanto riguarda i **lavori in corso**, questi rappresentano **circa il 20% del totale programmato** e possono essere riportati all'interno di alcuni corridoi che costituiscono l'ossatura della mobilità di passeggeri e merci in Italia e contemplano tutte le modalità di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo, aereo e intermodale).

Il primo gruppo di lavori in corso rientra nel **Corridoio Plurimodale Padano** che segue l'itinerario del **Corridoio Mediterraneo per la tratta italiana Torino – Milano – Trieste**. In questo contesto, RFI spa sta procedendo ai lavori

di potenziamento della linea. L'intervento ha un costo di 21,00 Meuro. In questo corridoio ricadono anche le opere per l'accessibilità stradale e ferroviaria di Malpensa ed in particolare la riqualificazione della linea ferroviaria Saronno – Seregno. Il progetto consiste nella realizzazione di circa 8 km di nuova linea a doppio binario, in parte in variante rispetto al tracciato esistente, nella elettrificazione della linea e nella riduzione ed automazione dei passaggi a livello. Il costo previsto è di 65,790 Meuro e i lavori termineranno nel corso del 2012. Allo stesso gruppo appartengono i lavori per la realizzazione del nuovo collegamento transfrontaliero Arcisate – Stabio – Confine di Stato. Anche in questo caso si prevede di terminare i lavori per il 2012.

Un altro corridoio molto importante per la mobilità ferroviaria nazionale è il **Corridoio plurimodale tirrenico Nord Europa**. Esso segue idealmente la linea della costa tirrenica e coincide per larga parte con l'itinerario del corridoio Helsinki – La Valletta (ex Corridoio I Berlino – Palermo), proseguendo verso nord tocca Milano e termina al confine presso i valichi del Gottardo e del Sempione. I lavori in corso per la sua realizzazione riguardano la tratta Andora – San Lorenzo al Mare e il potenziamento infrastrutturale della tratta ferroviaria tra Genova Voltri e Genova Brignole. Il termine dei lavori su questa tratta è previsto per il 2018.

All'interno di questo corridoio devono essere riportati anche i lavori per la linea ferroviaria Salerno – Reggio Calabria – Palermo – Catania. Questa opera è importante perché, oltre ad essere funzionale per il completamento degli interventi connessi al corridoio Helsinki – La Valletta, comprende lavori connessi alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Nello specifico i lavori in corso in località Cannitello, in Calabria, in variante rispetto alle linea ferroviaria esistente Salerno – Reggio Calabria, sono necessari per spostare la linea più a monte e consentire i lavori per il pilone est del ponte. Il termine dei lavori era previsto per fine 2011.

Le regioni del Mezzogiorno sono interessate da altri interventi che interessano la **dorsale Adriatica**. I lavori in corso più rilevanti sono quelli per il potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bologna – Bari – Lecce – Taranto ed in particolare della tratta terminale tra Bari e Taranto.

Per quanto riguarda i **collegamenti trasversali**, il progetto di maggiore rilievo è quello per la realizzazione della linea AV/AC Napoli - Bari, che fungerà da collegamento tra la Puglia e la rete ferroviaria tirrenica, ma soprattutto rappresenterà il naturale proseguimento del corridoio 8 Bari/Brindisi – Varna verso ovest e l'elemento di congiunzione di questo con il corridoio Helsinki – La Valletta. A Ottobre 2011 l'Ue ha inserito la linea tra le reti ferroviarie strategiche per la realizzazione del network infrastrutturale europeo, definendola uno snodo importante sull'asse Helsinki – La Valletta che di fatto amplia il territorio di interesse per il precedente corridoio I Berlino – Palermo che vede mutare i suoi capisaldi. Allo stato attuale grazie a fondi individuati dal Contratto di Programma con RFI sono già stati completati i lavori per il raddoppio della linea nelle tratte tra Vitulano – Apice (in provincia di Benevento) e Cervaro – Foggia. I lavori in corso riguardano il raddoppio tra Orsara e Cervaro in provincia di Foggia.

Per quanto riguarda la Sardegna sono in corso i lavori per la realizzazione della fermata per il collegamento ferroviario tra Cagliari centro e l'aeroporto di Elmas. Il completamento dei lavori è previsto entro il 2012, vi sono tuttavia ancora delle risorse finanziarie da reperire per 4,400 Meuro, su un costo totale dell'intervento previsto di 8,640 Meuro.

La realizzazione della rete alta velocità ha comportato anche il rifacimento di alcune stazioni che saranno i terminali dei nuovi servizi. Nel caso di Bologna e Napoli, ad esempio, sono previste delle nuove stazioni per evitare la commistione con il traffico, prettamente locale, che interessa ogni giorno le due città. Nel caso di Roma si è scelto di destinare a stazione dell'alta velocità Roma Tiburtina, inaugurata a fine 2011.



La realizzazione del programma “Grandi Stazioni” prevede un costo complessivo di 685,935 Meuro di cui allo stato attuale sono disponibili 619,023 Meuro (circa il 90%) e un fabbisogno residuo di 66,912 Meuro.

Tra i lavori ancora in corso figurano l’adeguamento funzionale e le infrastrutture complementari alle stazioni di Genova P. Principe e Genova Brignole, le opere infrastrutturali

complementari alle stazioni di Torino Porta Nuova e Milano Centrale il cui completamento è previsto entro il 2012; l’adeguamento funzionale e infrastrutture complementari alle stazioni di Venezia Mestre, Venezia S. Lucia e Verona Porta Nuova, previste per il 2013. Entro il 2014, invece, è previsto il completamento dei lavori per l’adeguamento funzionale e le infrastrutture complementari nelle stazioni di Firenze Santa Maria Novella, Bologna Centrale, Napoli Centrale, Bari Centrale e Palermo Centrale.

Lavori in corso sulla rete ferroviaria italiana

Opera	Regione	Costo	Disponibilità (Meuro)	Termine lavori
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO				
Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione - Kiev				
Potenziamento della linea	Piemonte, Valle d'Aosta	21,000	21,000	n.d.
Accessibilità ferroviaria Malpensa				
Riqualificazione della linea ferroviaria Saronno - Seregno	Lombardia	65,790	75,505	2012
Nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate – Stabio: tratta Stabio – Confine di Stato	Lombardia	182,470	223,00	2014
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA				
Asse ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione)				
Tratta Adora – San Lorenzo al mare	Liguria	630,000	630,000	2012
Potenziamento infrastrutturale tratta ferroviaria Genova Voltri – Genova Brignole	Liguria	622,400	622,400	2018
Opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionale per l'intera tratta	Liguria	461,800	461,800	2016
Tecnologie innovative per l'intero intervento	Liguria	75,100	75,100	2018
Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria – Palermo - Catania				
Tratto Fiumetorto – Ogliastrillo - Castelbuono	Sicilia	975,000	975,000	Oltre 2015
Opere connesse al Ponte sponda calabra: variante alla linea ferroviaria Salerno – Reggio Calabria in località Cannitello	Calabria	26,000	26,000	2011
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO				
Asse ferroviario Bologna – Bari – Lecce Taranto				
Adeguamento sagoma C per traffico intermodale galleria Cattolica e Castellarano	Marche, Emilia Romagna	83,000	83,000	2012
Galleria Cattolica	Marche	n.d.	n.d.	2012
Raddoppio Pescara - Bari	Abruzzo, Molise, Puglia	501,000	501,000	Oltre 2015
Raddoppio e nuova galleria a nord di Ortona	Abruzzo	n.d.	n.d.	2014
Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari - Taranto	Puglia	489,000	489,000	2015
SCC Linea Bari - Taranto	Puglia	n.d.	n.d.	2012
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE				
Asse ferroviario Milano - Firenze				
Nodo AC/AV d Firenze	Toscana	1.493,600	1.493,600	2014
CORRIDOIO TRASVERSALE DORSALE APPENNINICA				
Trasversale ferroviaria Orte – Falconara				
Potenziamento e parziale raddoppio	Umbria, Marche	3.352,970	346,500	2014
Nuovo asse ferroviario Napoli – Bari linea AV/AC				
Raddoppio linea Caserta – Foggia: tratto Orsara - Cervaro	Puglia	550,000	550,000	2016
Raddoppio linea Caserta – Foggia tra le progressive km 6+200 e km 29+150	Puglia	n.d.	n.d.	2013
SISTEMI URBANI				
Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria				
Passante ferroviario e quadruplicamento Torino P. Susa e Stura	Piemonte	954,000	954,000	Oltre 2015
Sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania				
Nodo integrato di Palermo: passante ferroviario e elettrificazione	Sicilia	1.113,000	1.113,000	2015
PIASTRA LOGISTICA EUROMEDITERRANEA DELLA SARDEGNA				
Fermata per il collegamento ferroviario tra Cagliari e aeroporto di Elmas	Sardegna	8,640	4,240	2012

L'ITALIA VERSO LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

LA NORMATIVA NAZIONALE

Con la firma del protocollo di Kyoto, il 10 Dicembre 1997, l'Unione europea si è vincolata ad una riduzione dell'8% delle emissioni di gas di serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990; l'Italia per far fede a tale impegno ha introdotto la prima normativa sulla mobilità sostenibile urbana.

Il decreto del 27 Marzo 1998 del Ministero dell'ambiente "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" introduce le prime misure, sia vincolanti che facoltative, a carico delle aree urbane a maggiore concentrazione di traffico e di attività produttive, successivamente riprese con il decreto del 21 Dicembre del 2000 "Programmi radicali per la mobilità sostenibile", creato allo scopo di promuovere la realizzazione di interventi strutturali radicali finalizzati alla riduzione permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico urbano tramite l'attuazione di modelli di mobilità sostenibile.

Il comunicato del 2006 "Programma di cofinanziamento per la promozione di interventi strutturali per la razionalizzazione della mobilità in ambiente urbano al fine di ridurre l'impatto ambientale derivante dal traffico urbano", rappresenta il primo programma di cofinanziamento di progetti inerenti la mobilità sostenibile, a seguito del quale circa 20 città italiane hanno dato vita a progetti per la mobilità sostenibile in ambito urbano. Il quadro normativo che si è sviluppato negli anni ha promosso principalmente tre tipi d'intervento, inerenti sia il trasporto passeggeri che il trasporto merci; il comunicato del 2006, in particolare, ha promosso i seguenti progetti:

I comma principali dell'art 22 del decreto 340/2000 che introduce il Piano Urbano della Mobilità

Art. 22. (Piani urbani di mobilità)

1. Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città (...)
2. Sono abilitati a presentare richiesta di cofinanziamento allo Stato in misura non superiore al 60 per cento dei costi complessivi di investimento, per l'attuazione degli interventi previsti dal PUM, i singoli comuni o aggregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000 abitanti, le province aggreganti i comuni limitrofi con popolazione complessiva superiore a 100.000 abitanti, d'intesa con i comuni interessati, e le regioni, nel caso delle aree metropolitane di tipo policentrico e diffuso, d'intesa con i comuni interessati.



- realizzazione, integrazione o completamento di sistemi di trasporto e distribuzione delle merci a basso impatto ambientale in ambito urbano (**City Logistic**), finalizzati alla riduzione degli impatti negativi sull'ambiente e alla razionalizzazione degli spostamenti connessi alle operazioni di smistamento, consegna, carico e scarico delle merci;
- equipaggiamento delle aree di parcheggio esistenti con infrastrutture che favoriscano l'intermodalità tra mezzi di trasporto pubblici e privati (**parcheggi d'interscambio e bike sharing**) e l'adozione da parte dei comuni di incentivi, ad associazioni o imprese, per organizzare servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture, nonché per promuovere e sostenere forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi (**car sharing e car pooling**);
- l'adozione da parte di istituti scolastici, imprese ed enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti, e delle imprese con complessivamente più di 800 addetti, del piano degli spostamenti casa lavoro del proprio personale dipendente, individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale (**Mobility Management**).

Il programma ha stanziato 8.378.897,26 euro assegnati successivamente con il decreto 23 Marzo 2008. Sono stati soprattutto i progetti di City Logistic ad aver usufruito di tale cofinanziamento; circa 4 milioni di euro sono andati a beneficio delle città che hanno introdotto misure per la gestione sostenibile del trasporto merci urbano.



I progetti posti in essere, per essere efficaci, devono integrarsi strutturalmente all'interno dei Piani Urbanistici Territoriali, così come stabilito dal decreto legge 340/2000 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi", che all'articolo 22 introduce il Piano Urbano di Mobilità (PUM), con l'obiettivo di soddisfare i bisogni di mobilità dei cittadini riducendo al contempo i costi sociali e ambientali dei trasporti (box 1.1).

Il PUM si muove all'interno del quadro costituito con il Codice della Strada del 1992 con l'introduzione del Piano Urbano del Traffico (PUT).

I comma principali dell'art 36 del Codice della Strada che introduce il Piano Urbano del Traffico

Art. 36. Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana.

Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico. All'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale (.....)

4. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

5. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni (.....)

Assegnazione del co-finanziamento per la razionalizzazione della mobilità in ambiente urbano

dati in migliaia di euro

Comune	Progetto Mobility Management	Finanziamento
Bologna	Iniziativa per la riorganizzazione e l'estensione dei servizi di trasporto navetta nell'ambito delle azioni di Mobility Management del comune di Bologna	234.340,00
Cremona	Studiobus il pulmino dello scuolabus quando lo chiedi tu	457.439,00
Napoli	Servizio di accompagnamento a chiamata per i dipendenti dell'Azienda Napoletana Mobilità	159.000,00

Comune	Progetto Bike Sharing e parcheggi d'interscambio	Finanziamento
Andria	Bike Sharing – Bicincittà	92.000,00
Bolzano	Il Bike sharing a Bolzano	100.000,00
Brescia	BICI MIA progetto di scambio intermodale auto – bici e bici – treno	282.159,30
Collegno	Movibike – Bici in Comune Un sistema di utilizzo delle bici pubbliche per favorire la mobilità nella zona ovest di Torino	176.816,66
Cuneo	Bike Sharing – Bicincittà	40.730,00
Lodi	Lodi mobile	199.338,58
Messina	Equipaggiamento delle aree di parcheggio 'Annunziata Est e Gazzi Sud' con infrastrutture tecnologiche innovative al fine di favorire l'intermodalità tra i mezzi di trasporto pubblici e privati	325.780,17
Modena	Equipaggiamento dei parcheggi esistenti a Modena e Castelfranco con infrastrutture che favoriscano l'intermodalità tra i mezzi di trasporto pubblici e privati	439.733,50
Novara	Novara bike sharing	97.800,00
Perugia	Studio di fattibilità del nodo intermodale Fontivegge	455.000,00
Pistoia	PARK E BUS PLUS	78.049,00
Savona	Savona Bike sharing	61.255,00
Terni	Progetto esecutivo di bike sharing per l'introduzione di sistemi di mobilità alternativa a servizio dei parcheggi di scambio posti al perimetro città	76.390,56
Trento	Intermodalità e parcheggio a lungo termine delle biciclette nel comune di Trento	58.000,00
Treviso	Treviso bici	58.418,00
Udine	Progetto per la realizzazione di un sistema di bike sharing	81.666,00

Comune	Progetto City Logistic	Finanziamento
Ancona	CITY PORT	91.416,67
Bergamo	Trasporto merci città vivibile	305.053,33
Caltanissetta	Progetto D.U.M. – City Logistic	110.558,00
Firenze	Merci Firenze	80.675,00
Foggia	CITYLO' Foggia	297.823,75
Genova	Sistema integrato di regolamentazione della distribuzione delle merci nel centro di Genova	438.909,17
La Spezia	Progetto SIM –SPEZIA (Sistemi Interscambio Merci)	151.220,00
Lucca	LUSLIN (Lucca servizi logistici innovativi)	313.032,92
Milano	Milano da nodo di traffico a distretto logistico	717.000,00
Padova	Completamento e integrazione dell'esperienza sperimentale di city logistic "City porto Consegne in città"	353.990,00
Palermo	Progetto DI.ME.NO	475.166,66
Parma	PROGETTO Ecologic	439.550,00
Piacenza	Strategia di logistica urbana a Piacenza	170.300,00
Rovigo	Rovigo Eco-distribuzione	176.234,67
Sassari	Sistemi di trasporto sostenibile delle merci nel centro storico di Sassari	278.500,00
Torino	Van sharing – condivisione di veicoli per la distribuzione delle merci	127.968,75
Venezia	City Logistic a Mestre	266.750,00
Vicenza	Trasporto e distribuzione merci in zona ZTL	110.831,67

G.U. n. 71 del 25 Marzo 2008

A partire dagli anni '60 le Camere hanno partecipato attivamente al processo di infrastrutturazione del Paese, investendo nella realizzazione e gestione di infrastrutture per lo sviluppo economico del territorio per dotarlo di servizi efficienti. L'obiettivo delle Camere che hanno promosso tali partecipazioni non è mai stato quello della redditività, ma unicamente quello di supportare le imprese e l'economia del proprio territorio nei processi di crescita economica.

Le potenzialità del sistema camerale, da sempre attento ed impegnato a supportare lo sviluppo economico dei territori, sono però ancora maggiori. Comprendere la domanda, stabilire le priorità, definire il progetto, ricercare e costruire il consenso necessario per la sua attuazione, reperire i finanziamenti, anche con il concorso del privato con lo strumento del project financing, è la sfida che il sistema camerale può proporre in primo luogo a se stesso ed alle associazioni imprenditoriali, quindi alle istituzioni locali e nazionali per i prossimi anni.

Una sfida del fare, uscendo da sterili localismi per cogliere opportunità ed economie di dimensione proprie delle aree vaste, con l'obiettivo di contribuire a dotare territori ed economie locali di quelle dotazioni infrastrutturali che rappresentano una condizione necessaria, anche se non sufficiente, per conseguire efficienza infrastrutturale, recuperare in competitività e tornare a far crescere significativamente la nostra economia e la nostra società, da troppi anni attestate su tassi di sviluppo del tutto insoddisfacenti per pensare di tenere il passo dei competitor europei.

AVVIATA UN'INDAGINE NAZIONALE AGLI AMMINISTRATORI CAMERALI PER DEFINIRE LE STRATEGIE DELLE CAMERE DI COMMERCIO SUL TEMA DELLE INFRASTRUTTURE

Le Camere di commercio negli ultimi decenni hanno avuto un ruolo significativo nel contribuire ad arricchire e modernizzare le dotazioni infrastrutturali dei territori e le partecipazioni nelle compagini delle società di gestione ne sono una testimonianza diretta.

Cosa possono fare le Camere di commercio:

1

Promuovere l'elaborazione di una politica di sistema delle Camere in materia di infrastrutture, logistica e trasporti, supportando il lavoro della neo costituita Commissione nazionale infrastrutture, logistica e trasporti, sia nella fase di analisi e proposizione che in quella attuativa.

2

Creare le condizioni per attuare una forte lobby di sistema ai vari livelli istituzionali, per veder riconosciuto il ruolo delle Camere in materia di infrastrutture.

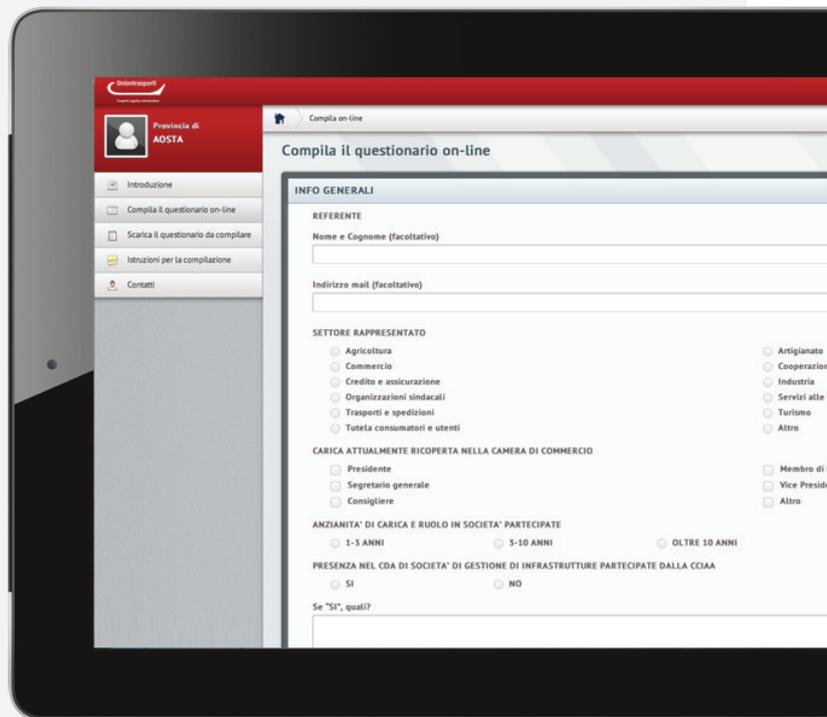
3

Partecipare con una propria visione al dibattito ed alle scelte politiche su questi temi a livello locale, nazionale ed europeo.

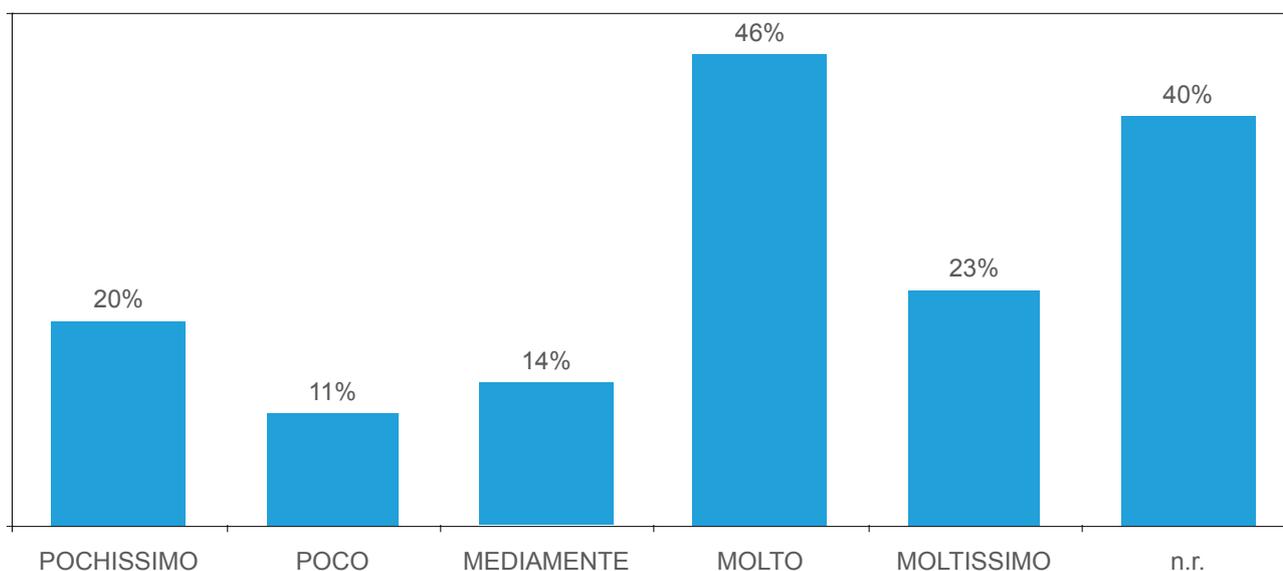
Tuttavia il sistema camerale, di fronte all'attuale scenario stretto tra una forte richiesta di ingenti risorse e la domanda di interventi infrastrutturali, non si sottrae al suo ruolo di promozione e di coordinamento delle linee di politica infrastrutturale.

Unioncamere, con l'ausilio di Uniontrasporti, ha avviato nei mesi autunnali un'indagine ricognitiva attraverso la somministrazione di un questionario ai 2.874 amministratori camerali, includendo anche i segretari generali, sul tema delle infrastrutture di trasporto e di logistica. Con questa iniziativa rivolta alle 105 Camere di commercio italiane si sono perseguite diverse finalità, tra cui la conoscenza e la consapevolezza da parte degli amministratori delle problematiche legate a questa tematica vitale per l'economia e la competitività del territorio di riferimento, le loro valutazioni nell'individuare le criticità e le potenzialità nonché di analisi di ciò che è strategico e prioritario.

È previsto il 17 Aprile un convegno di presentazione dei risultati dell'indagine e di riflessione al quale i rappresentanti del sistema camerale saranno invitati per confrontarsi.



Risposta degli amministratori alla domanda riguardante l'incidenza sulla competitività territoriale da parte dell'attuale dotazione infrastrutturale e del sistema economico imprenditoriale



Elaborazione Uniontrasporti su dati Indagine Amministratori Camerali 2011

Uniontrasporti ha collaborato con la Camera di commercio di Lucca nell'elaborazione dello studio **"Le opere infrastrutturali rilevanti per la mobilità del territorio lucchese: un'opportunità di crescita"** nel quale si è messo in luce lo stato dell'arte delle infrastrutture e degli interventi programmati nel territorio per migliorarne l'accessibilità.

Il monitoraggio delle opere è stato sistematizzato nel portale informativo regionale "Trail Toscana" navigabile a breve all'indirizzo <http://toscana.portale-infrastrutture.it>. In particolare, questo lavoro qualificandosi come strumento di conoscenza dei tempi di percorrenza dei vari assi viari e di accesso ai principali nodi infrastrutturali mediante isocrone

temporali, e dei relativi costi stradali, ha evidenziato che ogni ora di tempo risparmiata grazie ad una rete di trasporto più efficiente, incide sulla creazione di PIL da parte dell'utente quantificabile in 25 euro per i veicoli leggeri e in 30 euro per quelli pesanti.

Tra le diverse proiezioni rappresentate, è stato stimato che il vantaggio economico per la comunità lucchese derivante, per esempio, dal completamento della tratta autostradale A12 Rosignano-Civitavecchia, ammonta a 38 milioni di euro l'anno. Inoltre l'analisi swot curata da Uniontrasporti fa emergere considerazioni di carattere economico che quantificano in termini monetari gli effetti diretti ed indiretti della realizzazione di una nuova opera.

LE OPERE INFRASTRUTTURALI RILEVANTI PER LA MOBILITÀ DEL TERRITORIO LUCCHESE: UN'OPPORTUNITÀ DI CRESCITA

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
CONTESTO INTERNO	<ul style="list-style-type: none"> • Posizione geografica centrale • Forti potenzialità del porto turistico di Viareggio • Potenziamento in corso degli scali merci • Programmati interventi di miglioramenti della rete stradale provinciale • Struttura produttiva piuttosto diversificata • Eccellenze di livello mondiale in alcuni settori manifatturieri tradizionali (nautico, cartario, lapideo) • Rilevanza economica del settore turistico 	<ul style="list-style-type: none"> • Dotazione insufficiente di infrastrutture di trasporto, soprattutto in termini ferroviari e di nodi portuali e aeroportuali • Carichi di traffico eccessivi in alcune aree della rete stradale (Piana di Lucca e Versilia) • Difficili collegamenti tra la Valle del Serchio e la Piana • Dimensione media delle imprese piuttosto esigua • Scarso utilizzo dei servizi logistici avanzati • Eccessivo utilizzo del trasporto su gomma, sia passeggeri che merci • Ritardo eccessivo nella realizzazione di opere programmate da anni
CONTESTO ESTERNO	<ul style="list-style-type: none"> • Vicinanza alle grandi infrastrutture di trasporto di ambito comunitario (porti di Livorno e Carrara, aeroporti di Pisa e Firenze, nodo Alta Velocità di Firenze, interporto di Guasticce) • Accessibilità verso nuovi servizi e nuovi mercati grazie alle infrastrutture di rilievo nazionale ed internazionale • Previsti una serie di investimenti, di carattere locale e centrale, per il potenziamento del sistema infrastrutturale della provincia 	<ul style="list-style-type: none"> • Competizione con altri sistemi territoriali limitrofi, più attrezzati in termini di infrastrutture • Costi eccessivi dei trasporti • Possibile isolamento se non si procede ad adeguare i collegamenti stradali e ferroviari con le altre province



Senza questa infrastruttura diffusa capillarmente sul territorio e la capacità delle imprese di utilizzarla al meglio per sviluppare il business la nostra economia sarebbe meno competitiva. Con la banda larga ed un'efficace utilizzazione della stessa, la nostra competitività individuale, a livello di impresa e di Sistema Paese, aumenta considerevolmente.

L'Agenda digitale europea ha fissato obiettivi particolarmente ambiziosi ai paesi europei: dotare entro il 2013 di banda larga a 2 Mbps il 100% dei cittadini europei, obiettivo pressoché raggiunto, quindi far arrivare entro il 2020 la banda larga a 50Mbps al 100% dei residenti ed al 50% dei residenti addirittura la banda larga a 100 Mbps. Si tratta di obiettivi particolarmente sfidanti in tempi normali, difficilmente raggiungibili in tempi di crisi economica quali quelli che stiamo vivendo. Per l'Italia, appesantita da un forte digital divide nell'ICT rispetto all'Europa, e dalla scarsità di risorse destinate alla banda larga, questi obiettivi più che lontani sono improbabili.

È assolutamente indispensabile pertanto l'adozione di una strategia nazionale che attivi e coordini risorse pubbliche e private per aumentare i km di fibra. Le Camere di commercio sono pronte a fare la loro parte, localmente ed in un disegno nazionale, per contribuire a sviluppare la banda larga ed il suo utilizzo. In particolare Uniontrasporti, avvalendosi di Between SpA, ha avviato un progetto assieme ad una ventina tra Camere di commercio ed Unioni regionali per esaminare lo stato dell'infrastruttura sul territorio, comprenderne le esigenze e definire i possibili interventi promossi direttamente o indirettamente dalla Camera, quindi stimolare la domanda e l'efficace utilizzo della banda larga da parte delle imprese.

MA QUANDO ARRIVA LA BANDA LARGA?

La banda larga, ossia l'infrastruttura che consente l'accesso ad Internet veloce, è oggi presupposto di qualsiasi processo di sviluppo economico e sociale basato sulla rapida diffusione di comunicazioni ed informazioni.

TRAIL | TOSCANA

IL PORTALE DELLA MOBILITÀ
E DEI TRASPORTI IN TOSCANA



HOME CHI SIAMO GUIDA ALLA LETTURA MONITORAGGIO DOCUMENTI ENTI DI GESTIONE NEWS LINK CONTATTI

TRAIL TOSCANA
PORTALE REGIONALE INFRASTRUTTURE

1224
CAMERA
DEL COMMERCIO
INDUSTRIALE
E AGRICOLA
DEL TERRITORIO
LIVORNO
LIVORNO

MONITORAGGIO
INTERVENTI
ENTI DI GESTIONE
DOCUMENTI
PROVINCE

cerca nel sito

partner

Uniontrasporti

In collaborazione con

TRAIL

PORTO

PROVINCE

- AREZZO
- FIRENZE
- GROSSETO
- LIVORNO
- LUCCA
- MASSA-CARRARA
- PISA
- PISTOIA
- PRATO
- SIENA

ULTIMI INTERVENTI INSERITI

ULTIME NEWS

TRASPORTI FERROVIARI: LA REGIONE INVESTE 350 MILIONI DI EURO

Un piano di interventi da 350 milioni di euro per acquistare 45 nuovi treni (20 elettrici e ...

REGIONE TOSCANA, PROVINCIA E COMUNE DI LUCCA - SCHEMA PROTOCOLLO D'INTESA

La Regione Toscana con delibera n. 52 del 06.02.2012 pubblicata sul Bur n. 7 del 15/02/12, ha ...

COMUNE DI CAPANNORI - SENSO VIETATO SUL VIALE EUROPA

Con ordinanza n. 751 del 20/12/2011 il Comune di Capannori ha istituito, con decorrenza 2 gennaio ...

COLLEGAMENTO GARFAGNANA - MASSA CARRARA

L'ostacolo principale da superare per la realizzazione di tale collegamento sarà il monte Temburra, per il quale è previsto un traforo.

Il nuovo collegamento è stato inserito nell'intesa firmata il 14 aprile 2011 tra Ministero delle Infrastrutture, Anas spa e Comune di Vagli Sotto (LU).

In tale contesto, l'Anas si è impegnata, entro aprile 2012, a realizzare uno

TRAIL TOSCANA, il portale della mobilità e dei trasporti in Toscana, è uno strumento informativo dinamico e completo della dotazione infrastrutturale della rete dei trasporti regionale, del Nord Italia ed europea. Il **TRAIL** nasce per iniziativa della Camera di commercio di Lucca in collaborazione con Unioncamere Toscana con l'obiettivo di offrire un servizio ad aziende, operatori commerciali e cittadini.