

TRAIL INFORMA

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

N.4 | OTTOBRE 2012

FOCUS

I project bond: un'opportunità
per le imprese italiane
Le performance di 8 porti europei:
Northern Range e Mediterraneo

INTERVISTA

Matteo Gasparato
Presidente del Consorzio Zai

LAVORI IN CORSO

Aprono i cantieri
della Tangenziale Est
Esterna di Milano



TRAIL INFORMA

UNIONTRASPORTI

PRESIDENTE

Antonio Paoletti

DIRETTORE

Antonello Fontanili

TRAIL INFORMA

Rivista del sistema
delle Camere di commercio italiane

DIRETTORE RESPONSABILE

Antonello Fontanili

REDAZIONE

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

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Elisabetta Martello

ANNO 3 N.4-2012

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

Alcune leve per la crescita del Paese

06

FOCUS 1

I project bond: un'opportunità per le imprese italiane

09

FOCUS 2

Le performance di 8 porti europei: Northern Range e Mediterraneo

13

LE STATISTICHE DI TRAIL

Le statistiche del trasporto pubblico locale in Italia

16

INTERVISTA

Matteo Gasparato Presidente del Consorzio Zai

18

LAVORI IN CORSO

Aprono i cantieri della Tangenziale Est Esterna di Milano

20

ANGOLO NORMATIVO

Porti verdi: la normativa e le certificazioni ambientali

22

NEWS

Il sistema camerale e le infrastrutture

**Antonio Paoletti**

Presidente della Camera di commercio di Trieste
e di Uniontrasporti

EDITORIALE

RETI TEN-T, NUOVI STRUMENTI FINANZIARI, ICT E BANDA LARGA E ULTRA LARGA: ALCUNE LEVE PER LA CRESCITA DEL PAESE

È con grande piacere che scrivo questo mio primo editoriale del magazine camerale TRAIL Informa, non solo come presidente della Camera di commercio di Trieste, ma soprattutto come neo presidente di Uniontrasporti, società in house del sistema delle Camere di commercio che da diversi anni si occupa di infrastrutture, trasporti e logistica. Ne approfitto per ringraziare il collega ed amico Paolo Odone, presidente della Camera di commercio di Genova, che mi ha preceduto e che con generosità ed entusiasmo ha profuso il suo impegno in un settore vitale per l'economia e la collettività.

Il mio interesse per il tema delle infrastrutture – tema che ritengo particolarmente strategico per lo

sviluppo di un territorio e la competitività delle imprese ivi presenti - è storico: Unioncamere mi ha delegato per i Balcani e il Mediterraneo, sono attualmente membro del consiglio di Assoporti, dell'Autorità Portuale di Trieste e di Aeroporto Friuli Venezia Giulia Spa. Infine, sono Presidente del Comitato Promotore Transpadana, associazione pubblico-privata che promuove l'alta velocità/alta capacità ferroviaria lungo la direttrice Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana.

Le numerose esperienze nelle reti infrastrutturali e nei nodi logistici sono volte ad evidenziare come questa recente nomina a presidente di Uniontrasporti sia per me motivo di grande orgoglio ed in linea con quanto fatto negli ultimi anni.

In questo spazio del Trail Informa desidero segnalare gli argomenti più significativi e strategici che interessano attualmente la nostra realtà nazionale e soffermarmi sugli impatti positivi che derivano dalla realizzazione di quanto è previsto ed auspicato.

Un primo tema che mi coinvolge personalmente riguarda lo storico **Corridoio V** ora **Corridoio Mediterraneo**, protagonista ai primi di ottobre a Budapest di un confronto a tutto campo

massimo impegno del sistema industriale e camerale - attraverso Transpadana - sul Governo italiano, chiedendo al coordinatore di sostenere in ambito comunitario la nostra proposta che mira a riunire in un progetto europeo Interreg le istanze di un trasporto sostenibile ed ecologico all'interno delle principali regioni attraversate dal futuro **Corridoio Mediterraneo** Spagna-Ungheria. Esiste uno specifico capitolo all'interno dei programmi di cooperazione europea Interreg IVC che mira alla creazione



Il presidente Paoletti a Budapest con il coordinatore europeo Laurens Jan Brinkhorst

tra i Paesi attraversati dal tracciato. Ero presente personalmente all'incontro dove il coordinatore europeo Laurens Jan Brinkhorst ha espressamente sollecitato i Paesi coinvolti dal tracciato a trovare un accordo e a presentare i progetti definitivi, perché si corre il rischio concreto che **in assenza di progetti definitivi i finanziamenti vengano dirottati verso altre infrastrutture**. La crisi economica riduce le risorse disponibili e implica urgenza negli investimenti.

Dal vertice del 3 dicembre prossimo tra il Primo Ministro italiano Mario Monti e il Presidente francese François Hollande, dovrà emergere la vera volontà sulla Lione - Torino. Io ho assicurato a Brinkhorst il

di strategie ambientali sostenibili nel settore dei trasporti. Non appena l'Europa approverà lo schema della "Rete centrale" attualmente in discussione, Transpadana potrebbe farsi promotore di tale iniziativa con un progetto concreto che riguardi i territori spagnoli, francesi, italiani sloveni e ungheresi che vi vorranno aderire. In chiusura dell'incontro, Brinkhorst mi ha confidato come Trieste potrebbe diventare proprio per la "Trieste, Divaca, Lubiana, Budapest" quello che Chambéry è stato per la "Lione-Torino".

Ma perché andiamo così lentamente? Non è solo questione di denaro, serve anche una volontà politica pervicace e sensibilizzata: un esempio - temo non

positivo - è proprio dato dall'Ungheria che ha perso 1,7 miliardi di euro sui 7 a sua disposizione che non sono stati neppure richiesti.

Su questo fronte, in qualità di Presidente di Traspadana - ed ora anche di Uniontrasporti - mi sono personalmente impegnato ad assicurare un'azione ancora più incisiva affinché il Governo italiano si attivi per la definitiva realizzazione del **Corridoio Mediterraneo e quello Baltico-Adriatico**, che tra l'altro, sono di fondamentale importanza per Trieste e tutto il Friuli Venezia Giulia, interessate dal loro attraversamento. Al contempo ho chiesto a Brinkhorts di farsi parte attiva presso la Commissione trasporti della UE per creare una procedura d'urgenza a favore degli Stati per consentire di accelerare la cantierabilità dei progetti. Credo infatti che avere i miliardi fermi nelle casse europee sia folle perché potrebbero mettere in moto l'economia di tutto il Vecchio Continente.

Un altro tema attuale a cui guardo con particolare attenzione è il recente **Decreto Sviluppo** del Governo che punta ad attivare molteplici leve necessarie per stimolare il rafforzamento della competitività, la ripresa della domanda, l'incentivo al dinamismo imprenditoriale. Il decreto punta su alcune leve vitali per il superamento dell'attuale impasse che spaziano dall'attrazione di capitali privati all'accelerazione e semplificazione delle procedure per recuperare il ritardo infrastrutturale accumulato, dal rilancio dei settori dell'edilizia e delle costruzioni alle misure per lo sviluppo dei porti, dalla costituzione del Fondo per la Crescita Sostenibile al credito d'imposta per le assunzioni di personale altamente qualificato, dall'introduzione di nuovi strumenti di finanziamento e accesso al credito per le imprese, dalle misure per il sostegno all'internazionalizzazione e alla realizzazione delle infrastrutture energetiche, ai provvedimenti per ridurre i tempi della giustizia civile.

Molto interessante risulta il campo di applicazione della **disciplina di defiscalizzazione**, a parziale o totale copertura del contributo pubblico a fondo perduto che viene esteso a tutte le opere infrastrutturali realizzate in partenariato pubblico-privato, laddove invece, la normativa vigente sulla

defiscalizzazione individua solo alcune tipologie di opere infrastrutturali alle quali si applica che esclude le reti ferroviarie non metropolitane e le infrastrutture aeroportuali.

Un'altra novità è una forma di defiscalizzazione per le opere per le quali non è previsto un contributo pubblico a fondo perduto: in questo caso è previsto il rimborso a favore del concessionario e della società di progetto di 1/3 delle nuove entrate fiscali generate dalle opere realizzate.

Sono pure apprezzabili le nuove disposizioni volte ad assicurare la stabilità del progetto e dei relativi investimenti per rilanciare il **project financing**, attraverso una maggiore garanzia di certezza per gli operatori e gli investitori.

Riguardo **all'autonomia finanziaria dei porti**, auspico che venga approvata in tempi brevi poiché assicurerà alle autorità portuali di finanziare autonomamente opere di potenziamento attraverso le risorse provenienti dalle accise e dall'IVA riscossa sulle operazioni effettuate negli stessi porti. Questa norma darà nuovo impulso alla infrastrutturazione portuale e alla viabilità stradale e ferroviaria di connessione consentendo oltre al potenziamento del piano di sviluppo delle cosiddette "autostrade del mare", la costruzione dei sistemi logistici regionali.

Infine, per accelerare la realizzazione degli obiettivi dell'**Agenda digitale italiana** ed europea, viene istituita l'Agenzia per l'Italia Digitale, alla quale vengono attribuite tutte le funzioni svolte finora da diversi enti in materia di innovazione tecnologica. La nuova Agenzia avrà il compito di coordinare le politiche e le strategie di diffusione delle nuove tecnologie, assicurando la piena interoperabilità dei sistemi informatici della Pubblica Amministrazione, secondo i parametri comunitari. Con l'Agenzia il nostro Paese si dota di un unico strumento strategico e operativo sul fronte dell'innovazione tecnologica, superando così il problema della frammentazione delle competenze e ponendo le basi per una programmazione unitaria e coordinata delle risorse sul fondamentale fronte dell'innovazione.

Il sistema camerale italiano e Unioncamere, sensibilizzati da Uniontrasporti sul tema della **banda larga ed ultra larga**, hanno attivato recentemente una serie di progetti territoriali di formazione ed infrastrutturazione della rete, ritenendo questa misura del Governo altamente strategica.

Per concludere vi anticipo alcuni dei contenuti di questo quarto ed ultimo numero di **TRAIL INFORMA** del 2012 che pone in primo piano proprio il tema del finanziamento delle infrastrutture, attraverso l'innovativo strumento dei **project bond**. Il secondo focus è invece dedicato alle **performance di quattro porti del Mediterraneo e quattro del Northern range**, valutati nell'ambito del progetto europeo Code24. Di sicuro interesse sono, infine, l'intervista al nuovo presidente del **Consorzio ZAI di Verona** e il primo degli approfondimenti che Trail Informa dedicherà allo **stato dei lavori** di importanti opere infrastrutturali.



I PROJECT BOND: UN'OPPORTUNITÀ PER LE IMPRESE ITALIANE

I nuovi strumenti
di finanziamento
delle grandi
infrastrutture.

a cura di

Laura Summa

Responsabile R&S di Uniontrasporti

È recente il decreto attuativo per l'emissione dei Project Bond, utili strumenti di finanziamento alternativo delle grandi infrastrutture e un'opportunità per le imprese italiane di reperire capitali senza ricorrere ai tradizionali canali bancari. Con il decreto messo a punto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, infatti, vengono fissate le modalità di garanzia delle obbligazioni e dei titoli emessi dalle società di progetto al fine di assicurare la trasparenza delle operazioni e la tutela dei sottoscrittori. Ma ancora c'è da fare: è necessario avviare uno sblocco degli iter amministrativi che oggi rappresentano il collo di bottiglia dello sviluppo del paese.

In un periodo di forte crisi i Governi europei, e l'Italia in particolare, stanno puntando l'attenzione sul rilancio della crescita economica. In tale contesto gli investimenti infrastrutturali rappresentano una grande occasione per dare una spinta più decisiva allo sviluppo dei Paesi, ma la mancanza di liquidità penalizza soprattutto l'Italia. Da qui nasce l'iniziativa del Governo Monti, con i Decreti legge Salva-Italia, Liberalizzazioni (anche noto come Cresci-Italia), Semplificazioni e Sviluppo, di rilanciare le opere pubbliche in regime di partenariato pubblico privato attraverso i project bond, uno strumento capace di non gravare sul debito pubblico ed avere un costo minore rispetto ai prestiti bancari. Già la Commissione Europea, nel 2011, ha posto in essere un'iniziativa per promuovere, entro il 2020, una crescita "smart, sostenibile e inclusiva": la "Europe 2020 Project Bond

Initiative". La fase pilota è ufficialmente iniziata il 10 luglio 2012 con l'approvazione da parte del Consiglio UE della proposta legislativa della Commissione (Regolamento Ue, n.670/2012, di modifica alla decisione n. 1639/2006/Ce). L'iniziativa prevede il ricorso ai project bond per rilanciare l'economia in alcuni settori delle infrastrutture quali trasporti, energia, comunicazione e IT (in particolare, le reti a banda larga).

Ma cosa sono i project bond? Nell'accezione più ampia, i project bond sono delle obbligazioni, titoli di debito, emesse dalla società realizzatrice di un progetto nell'ambito di operazioni di project financing, ma a differenza di quest'ultimo nel quale le società di progetto emettono obbligazioni solo nel momento in cui l'opera è già realizzata e funzionante, con i **project bond si finanzia la fase di realizzazione dell'opera quando il progetto non ha iniziato a produrre flussi di cassa positivi.**

Tali strumenti, quindi, permetterebbero di reperire le risorse che ad oggi mancano: negli ultimi 4 anni, infatti, le risorse per nuove opere pubbliche sono calate del 44% e rappresentano solo 1,4% del bilancio dello Stato.

Secondo una stima del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, inoltre, il fabbisogno complessivo di opere per il triennio 2013-2015 ammonterebbe ad oltre 100 miliardi di euro, mentre per il periodo sino al 2020 ad almeno 300 miliardi di euro. E' chiaro, quindi, che circa la metà delle cifre dovrà

Secondo il Ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, sui project bond italiani potrebbero essere mobilitate risorse private verso le grandi opere tra i 40 e i 45 miliardi di euro.

essere coperta dal settore privato, senza, purtroppo, il supporto delle banche perché queste ultime, a seguito della crisi, sono diventate ancora più restie a concedere finanziamenti a lungo termine.

Il project bond non è uno strumento particolarmente utilizzato, tranne che negli Stati Uniti d'America, in Canada, nel Regno Unito e in Australia. Attualmente esistono due tipi fondamentali di project bond: quelli emessi direttamente dalle autorità pubbliche, come i Build American Bonds (BABs), attuativi dell'Obama Recovery Plan, per circa 200 miliardi di dollari, e quelli emessi dalle società di progetto, com'è il caso dell'ipotesi di project bond europeo.

Tradizionalmente, nell'ambito del Project finance sono le banche che emettono prestiti al fine di recuperare il capitale necessario per la realizzazione del progetto, praticando condizioni non sempre favorevoli. Con i Project Bond Europei, invece, le società di progetto, non essendo in grado di emettere da sole delle obbligazioni che risultino "interessanti" per gli investitori in quanto hanno ad oggetto progetti infrastrutturali di grandi dimensioni caratterizzati da tempi lunghi di realizzazione, fabbisogni finanziari elevati (di solito un periodo

non inferiore a 25 anni) ed un'eterogenea gamma di rischi, si rivolgono alle banche per la semplice collocazione delle obbligazioni da loro emesse e caratterizzate dalla condivisione del rischio tra la Commissione dell'Unione Europea e la Banca Europea per gli Investimenti; una garanzia che va ad aggiungersi e non sostituirsi al contributo finanziario dei diversi shareholders. In base al tipo di progetto, l'intervento della BEI e dell'UE mira a migliorare il merito di credito dei Senior Bonds¹ emessi dalla Società di Progetto ad un livello di rating minimo A -, considerato accettabile per gli investitori istituzionali. Il Parlamento europeo ha, così, sbloccato 230 milioni di euro per le garanzie che andranno a sostenere il progetto pilota di project bond, da emettere fra il 2012 e il 2013.

In Italia non è la prima volta che si parla di project bond: già con la legge Merloni (art. 37-sexies della L. 109/1994, introdotto dall'art. 11 della L. 415/1998), e successivamente con l'art. 157 del Decreto legislativo del 12 aprile 2006, n. 163 ("Codice dei Contratti") si dà una definizione attuale di tale strumento innovativo; è solo, però, con il Decreto Liberalizzazioni che si cerca di rendere operativo il project bond, ed incentivare, attraverso questo strumento, gli investimenti privati nel settore delle grandi infrastrutture pubbliche.

Difatti, con l'art. 41 del Decreto Liberalizzazioni vengono introdotte molte modifiche correttive rispetto al Codice dei Contratti che riguardano l'ambito soggettivo di applicazione, il sistema delle garanzie e le condizioni per l'emissione di prestiti obbligazionari.

Quanto all'ambito soggettivo, la riforma interviene innanzitutto a chiarire che l'emissione di project bond è consentita non solo alle società di progetto disciplinate dall'art. 156 del Codice dei Contratti ma anche a tutte le "società titolari di un contratto di partenariato pubblico privato ai sensi dell'art. 3, comma 15-ter" dello stesso Codice dei Contratti. In tal modo possono emettere project bond anche le società titolari di concessione che non possono essere qualificate come società di progetto (ne sono un esempio le società miste costituite per la gestione dei servizi pubblici locali e la realizzazione di opere strumentali). Inoltre, tra i soggetti ammessi all'emissione dei project bond ritroviamo:

- società titolari di autorizzazioni per la costruzione e gestione di importanti infrastrutture nel settore dell'energia e, segnatamente, alle società titolari di autorizzazioni alla costruzione di infrastrutture di trasporto di gas e delle concessioni di stoccaggio di cui agli artt. 9 e 11 del D. legislativo n. 164/2000;
- società titolari di autorizzazione per la costruzione di infrastrutture facenti parte del Piano di sviluppo della rete di trasmissione nazionale dell'energia elettrica;
- società titolari di autorizzazioni per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di GNL.

Ovviamente la creazione di una società di progetto trova il suo fondamento di razionalità principalmente nell'esigenza di tutelare i soggetti finanziatori dell'intervento, distinguendo,

¹ Le Società di progetto emettono debiti con diverso grado di priorità: una prima tranche di debiti, i Senior project bond, sono rimborsati con i primi flussi disponibili e quindi con un'emissione obbligazionaria più sicura; delle tranches di prestito successive che sono, invece, rimborsate con minore probabilità rispetto alle prime (Subordinated loan tranche).

con il sistema del patrimonio separato, i rischi legati all'attività di realizzazione dell'opera dalle vicende che riguardano il concessionario quale imprenditore; si garantisce così che le risorse dei soggetti finanziatori vengano destinate unicamente alla realizzazione del progetto e non ad altra finalità.

Diverse sono le modifiche che toccano la disciplina della emissione dei project bond. Il Decreto Liberalizzazioni interviene incisivamente, in primo luogo, sulla portata delle deroghe ai limiti fissati dall'art. 2412 del codice civile. L'art. 157 del Codice dei Contratti, nella nuova versione, prevede che l'emissione di project bond e titoli di debito sia consentita anche in deroga ai limiti previsti dall'art. 2412 e dall'art. 2483 del codice civile, con riferimento, rispettivamente, alla emissione di obbligazioni e di titoli di debito; ciò alla sola condizione che i suddetti titoli vengano sottoscritti da investitori qualificati, come definiti dal regolamento di attuazione del Decreto legislativo n. 58/1998 (ossia le banche, le società di gestione del risparmio, le Sicav, i fondi pensione, le imprese di assicurazione, le fondazioni bancarie). Con tale innovazione viene eliminato il riferimento alla garanzia pro-quota mediante ipoteca, che, in passato, era necessaria per poter accedere alla deroga ai limiti dell'art. 2412 del codice civile, deroga che risultava essere solo teorica: difatti la società di progetto costituita ad hoc per la realizzazione e gestione di un'opera pubblica, difficilmente poteva essere titolare di immobili da assoggettare ad ipoteca ed inoltre era anche preclusa la possibilità di ipotecare l'opera realizzata, essendo opera pubblica affidata solo in concessione. Oggi, l'eliminazione dell'obbligo di ipoteca rende più semplice per i concessionari ricorrere allo strumento dell'emissione obbligazionaria.

Nella fase di costruzione dell'opera viene introdotta una garanzia che, a differenza degli attuali strumenti finanziari con i quali le obbligazioni vengono ripagate tramite il cash flow (pedaggi, canoni ecc.) delle opere infrastrutturali già realizzate, va a coprire la parte di tempo in cui il progetto non ha ancora iniziato a generare flussi di cassa. Il decreto, inoltre, prevede che le garanzie sulle obbligazioni ed i titoli di debito possano essere emesse anche per il rifinanziamento

di un debito precedentemente contratto per la realizzazione dell'infrastruttura e delle opere connesse: in questi casi le garanzie potranno "essere rilasciate anche nel periodo successivo all'avvio della gestione della infrastruttura, coerentemente con le previsioni del piano economico finanziario vigente".

L'art. 157 Codice dei Contratti prevede, quindi, che le obbligazioni e i titoli di debito, sino all'avvio della gestione dell'infrastruttura da parte del concessionario, possano essere garantiti dal sistema finanziario, da fondazioni e da fondi privati. Ma chi sono i soggetti garanti? Un recente decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze (MEF) di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) (art. 3 decreto 7 agosto 2012) prevede che possono svolgere questo ruolo la Cassa depositi e prestiti, la Sace, la Bei, le banche italiane e comunitarie, gli intermediari finanziari e le compagnie assicurative del ramo danni nei settori 14 (credito) e 15 (cauzione).

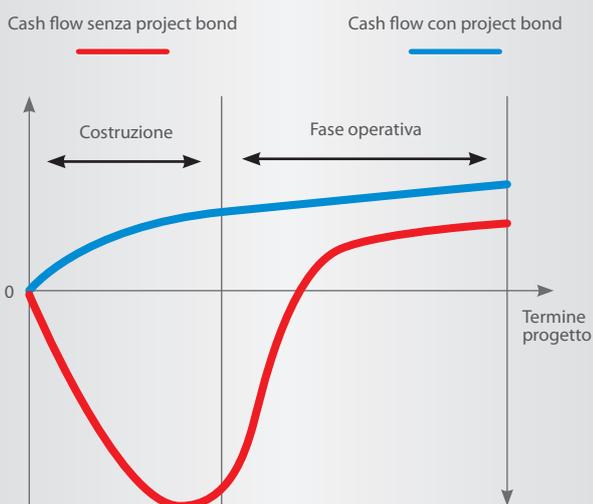
Attualmente esistono già dei soggetti disposti ad utilizzare i project bond per il finanziamento di determinate infrastrutture; un esempio è Terna, grande operatore di reti per la trasmissione di energia, che sta trattando con l'Autorità dell'energia per avere delle tariffe per singole tratte di rete sui cui costruire i progetti finanziari.

Dal punto di vista delle **modalità di rilascio delle garanzie** il decreto ministeriale prevede che siano tenuti ben presenti due tipi di valutazione: una sul "merito di credito del soggetto emittente" e una sulla "adeguata sostenibilità economico finanziaria degli investimenti" (redditività dell'intervento). Infine per quanto concerne la durata delle garanzie, il decreto stabilisce che quest'ultime avranno una durata corrispondente al periodo di "costruzione e di avvio della gestione dell'infrastruttura o del nuovo servizio di pubblica utilità, sino all'effettiva entrata a regime degli stessi, ovvero fino alla scadenza dei project bond garantiti".

Per quanto riguarda le agevolazioni fiscali, per rendere operativo tale strumento il Governo Monti ha così previsto:

- per un periodo di tre anni dall'emissione le obbligazioni di progetto hanno lo stesso regime fiscale previsto per i titoli del debito pubblico (tassa sui rendimenti al 12,50% in luogo di quella ordinaria al 20%);
- per lo stesso periodo le garanzie di qualunque tipo da chiunque e in qualsiasi momento prestate su obbligazioni e titoli di debito emessi dalle società di progetto sono soggette alle imposte di registro, ipotecarie e catastali in misura fissa forfettaria;
- infine, gli interessi che le società di progetto dovranno sostenere per remunerare gli investitori che hanno sottoscritto le obbligazioni, sono interamente deducibili dalle imposte sul reddito delle società emittenti.

Il nuovo Project Bond italiano





LE PERFORMANCE DI 8 PORTI EUROPEI: NORTHERN RANGE E MEDITERRANEO

a cura di

Roberta Delpiano

Project Manager di Uniontrasporti

Misurare la competitività portuale tra Nord e Sud Europa mette in evidenza le differenze strutturali dei nostri porti rispetto a quelli del Nord Europa e le possibilità di crescita.

Nell'ambito del progetto europeo Code24, Corridor 24 Development Rotterdam - Genoa, Uniontrasporti ha sviluppato uno strumento di analisi delle performance di alcuni porti europei, denominato Port Performance Indicator, allo scopo di **definire un indicatore sintetico di valutazione dei due porti all'estremità del Corridoio**, Rotterdam e Genova. L'analisi è stata condotta contestualmente alla collocazione geografica e alla comparabilità di Genova e Rotterdam rispetto ad altri porti europei mediante valutazioni di benchmarking tra 4 porti del Mediterraneo e 4 porti del Nord Europa. I criteri di selezione degli 8 porti oggetto di studio si sono principalmente basati sulla quantità di TEU movimentati nell'ultimo anno.

Il presente focus rappresenta una sintesi della metodologia utilizzata e dei risultati più interessanti raggiunti nell'applicazione del modello, **mettendo sotto una lente di ingrandimento i punti di forza e di debolezza delle 8 strutture** da un punto di osservazione non solo nazionale, ma avvalendosi delle esperienze dei più noti competitor portuali europei. Nel bacino del Mediterraneo sono stati selezionati, accanto a Genova, i porti di La Spezia, Marsiglia e Barcellona, mentre nel Nord Europa i porti di Rotterdam, Anversa, Brema e Amburgo.

Analizzare le performance portuali è un concetto molto complesso che coinvolge più aspetti, legati sia all'efficienza dei porti, in termini, per esempio, di produttività, caratteristiche di approvvigionamento, dimensioni, modello di governance, strategie di sviluppo, ma anche all'efficacia, ossia il grado di soddisfazione degli utenti e la loro sensibilità in merito alla fruibilità dei servizi.

Misurare le prestazioni di un porto è un elemento chiave in un processo di valutazione, ma, al tempo stesso, misurare e spiegare la produttività e le problematiche connesse, coinvolge molte approssimazioni e sfumature. In particolare, la produttività è influenzata da diversi fattori, le cui interconnessioni con più variabili esogene determinano un'elevata complessità nella sua valutazione.

Numerosi studi presenti in letteratura si dedicano a un focus specifico sulla valutazione della produttività delle operazioni portuali, per concludere sull'efficienza di un porto. Le prestazioni operative di un porto sono abitualmente misurate in termini di tempi di lavorazione di una nave, velocità con cui viene gestito il carico e lo scarico delle merci e il tempo di permanenza in porto. Tuttavia, un gestore portuale desidera anche sapere in che misura e con quale intensità vengano utilizzati i suoi beni e anche quanto le operazioni vengano eseguite efficacemente in termini finanziari. Gli indicatori per misurare queste performance sono generalmente determinati dal tonnellaggio delle navi che fanno scalo nel porto e dal volume di merci movimentate, proprio perché i servizi portuali sono principalmente rivolti alle navi e alle merci.

Ne consegue che **la gamma di approcci applicati per la maggior parte riflette una mancanza di consenso nel determinare i metodi che meglio definiscono la complessità di questo settore.**

Al termine di una serie di valutazioni, per la realizzazione del "nostro" Port Performance Indicator è stato adottato un approccio multicriteria, per più di una ragione:

- si tratta di una metodologia di analisi rigorosa, ma più flessibile e adattabile agli obiettivi dello studio rispetto ad altri metodi esaminati;
- permette di prendere in considerazione la molteplicità dei fattori che influenzano la relativa appetibilità, potenzialità e le prestazioni di un sistema portuale;
- contempla la possibilità di raffinare eventuali valutazioni sbilanciate.

Sono stati definiti 5 cluster, inerenti aspetti sia quantitativi che qualitativi, riferiti alle seguenti tematiche:

1. **PORT SIZE: *dimensione del porto*** (traffici annuali, profondità dei fondali, dimensione delle navi, occupazione diretta, ecc.)
2. **CONTAINER TERMINAL EFFICIENCY: *efficienza dei terminal container*** (spazi dedicati alla movimentazione delle merci, aree di magazzinaggio, aree per merci particolari, dotazione di gru, binari ferroviari, lunghezza e produttività delle banchine, ecc.)
3. **MODERN TECHNOLOGY: *utilizzo di tecnologie innovative*** (computerizzazione dei servizi, tracciamento della merce, monitoraggio lato terra e mare, alimentazione on-shore, ecc.)
4. **PORT HINTERLAND: *connessioni e dimensioni dell'hinterland*** (dimensione socio-economica dell'hinterland, ripartizione modale, PIL, disponibilità di uffici doganali, connessioni ferroviarie con centri intermodali, ecc.)
5. **DEVELOPMENT STRATEGIES: *strategie di sviluppo*** (autonomia gestionale, investimenti infrastrutturali, sostenibilità ambientale, internazionalizzazione, promozione, ecc.).

La ricerca, l'innovazione, così come il sostegno politico, la pianificazione e gli investimenti sono tutti fattori che hanno portato i porti del Northern Range a rappresentare uno dei sistemi portuali principali al mondo. Questo si riflette nel calcolo del Port Performance Indicator, dove entrano in gioco diversi aspetti opportunamente ponderati, tra cui la dimensione del porto e l'efficienza nel trattare con i settori leader del trasporto e della logistica. Non sorprende che un porto come Rotterdam si classifichi primo in quasi tutti i cluster considerati, ma potrebbe anche migliorare le proprie prestazioni, ad esempio, potenziando le connessioni ferroviarie con l'hinterland.

Ciascun cluster è costituito da una serie contenuta di elementi che ne dettagliano la conformazione. La descrizione dei 5 cluster ha peraltro indotto necessariamente alla scelta di ulteriori approcci metodologici ad hoc che permettessero di definirne i contorni in modo omogeneo e super partes; si pensi ad esempio a tutte le interpretazioni che gravitano intorno alla definizione di hinterland portuale e alla difficoltà di poterlo circoscrivere.

Dopo una prima scrematura ragionata della letteratura esistente, il modo più efficace per, da un lato, capire se gli elementi selezionati fossero affidabili e recuperabili, dall'altro, identificare la causa e l'entità delle criticità esistenti e il modo in cui potessero essere monitorate, è stato quello di effettuare un sondaggio mirato a un campione di Autorità Portuali nel Mediterraneo e nel Nord Europa, che ha portato alla definizione di 30 elementi ripartiti nei 5 ambiti.

Il valore finale del Port Performance Indicator calcolato per i porti del Mediterraneo, su una scala da 1 a 5 - dove 1 indica la valutazione peggiore e 5 quella migliore - è risultato compreso tra 2,56 (per il porto di Marsiglia) e 3,21 (per il porto di Genova), con un distacco di 0,65 l'uno dall'altro e di 1,79 tra il massimo osservato (3,21) e il punteggio più alto ammissibile (5).

Nei porti del Northern Range, il Port Performance Indicator risulta compreso tra 3,77 (per il porto di Brema) e 4,48 (per il porto di Rotterdam), con un gap di 0,72 tra l'uno e l'altro e di 0,52 tra il massimo osservato (4,48) e il punteggio massimo raggiungibile (5).

Da una mera lettura dei risultati si può quindi desumere che sia i porti del Mediterraneo che quelli del Northern Range

del Mediterraneo presentino caratteristiche strutturali più eterogenee.

Oltre a sottolineare la posizione leader del porto di Genova nel Mediterraneo e del porto di Rotterdam nel Nord Europa, e alla piena consapevolezza delle differenze che caratterizzano i due sistemi portuali, è evidente:

- la buona performance del porto di Genova relativa al cluster di innovazione tecnologica, anche superiore al valore medio dei porti del Nord Europa, e al cluster dell'hinterland portuale che presenta un distacco abbastanza notevole rispetto al valore medio dei porti del Mediterraneo;
- le prestazioni eccellenti del porto di Rotterdam, sia rispetto al Mediterraneo sia ai porti del Nord Europa, in particolare in materia di tecnologia moderna, dimensione del porto ed efficienza dei terminal container.

Gli scali del Mediterraneo, e soprattutto quelli Italiani, operano in un contesto competitivo molto complesso, dovendosi confrontare con un sistema portuale Nord europeo che per dimensioni e livelli di efficienza spinge anche molte aziende nazionali a scegliere gli scali esteri per la movimentazione delle proprie merci. Questo è principalmente conseguenza di una **carenza di affidabilità del sistema portuale e logistico italiano su cui gravano i tempi di percorrenza e di trasbordo.**

Un'interessante simulazione ha messo in evidenza in che misura si potrebbe intervenire sul porto di Genova affinché possa, in un futuro prossimo, raggiungere almeno il punteggio finale del porto di Brema che si posiziona in coda rispetto ai porti del Northern Range considerati. Questo implicherebbe

Individuazione dei cluster più performanti e di quelli con maggiori margini di crescita per ciascun porto considerato

	GENOVA	LA SPEZIA	BARCELLONA	MARSIGLIA	ROTTERDAM	ANVERSA	AMBURGO	BREMA
 MIGLIOR CLUSTER								
 CLUSTER MIGLIORABILE								
DIMENSIONE DEL PORTO								
EFFICIENZA DEI TERMINAL CONTAINER								
INNOVAZIONE TECNOLOGICA								
HINTERLAND								
STRATEGIE DI SVILUPPO								

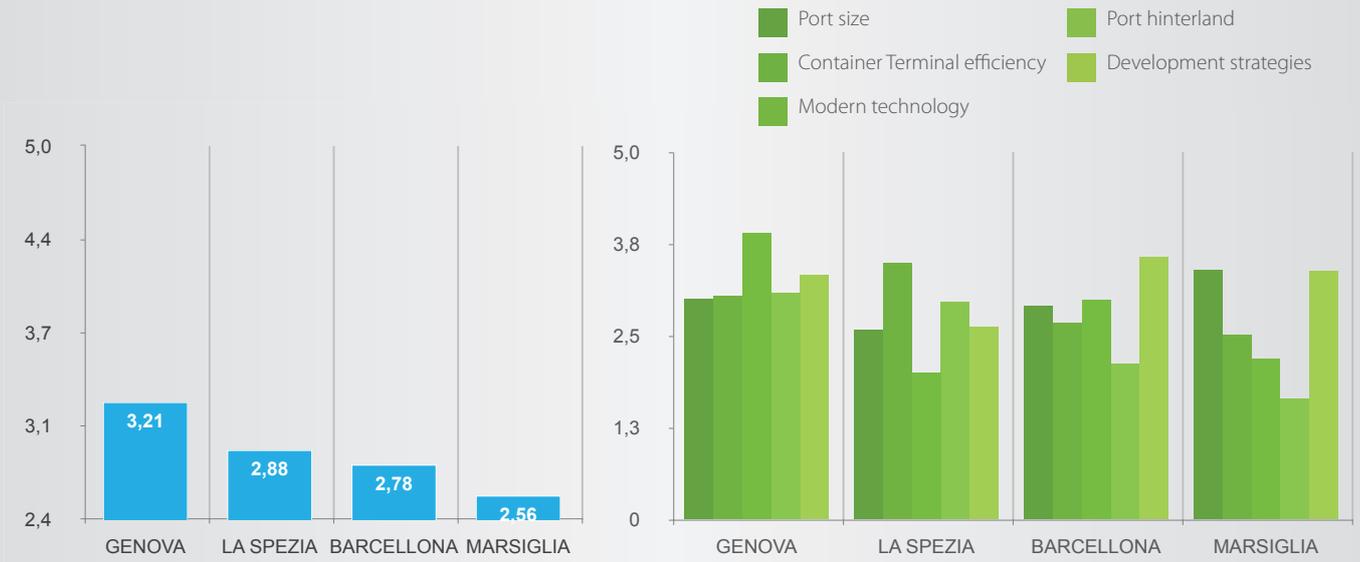
presentano un indicatore complessivo sopra la media (valori superiori a 2,5), ma si collocano su due intervalli che non si intersecano tra loro: infatti i primi risultano tutti con un indicatore di performance inferiore a 3,5, mentre per i secondi il valore minimo è 3,77.

Osservando le eccellenze e le carenze di ciascun porto, salta all'occhio come i porti del Nord Europa affermino la loro predominanza in termini dimensionali, mentre quelli

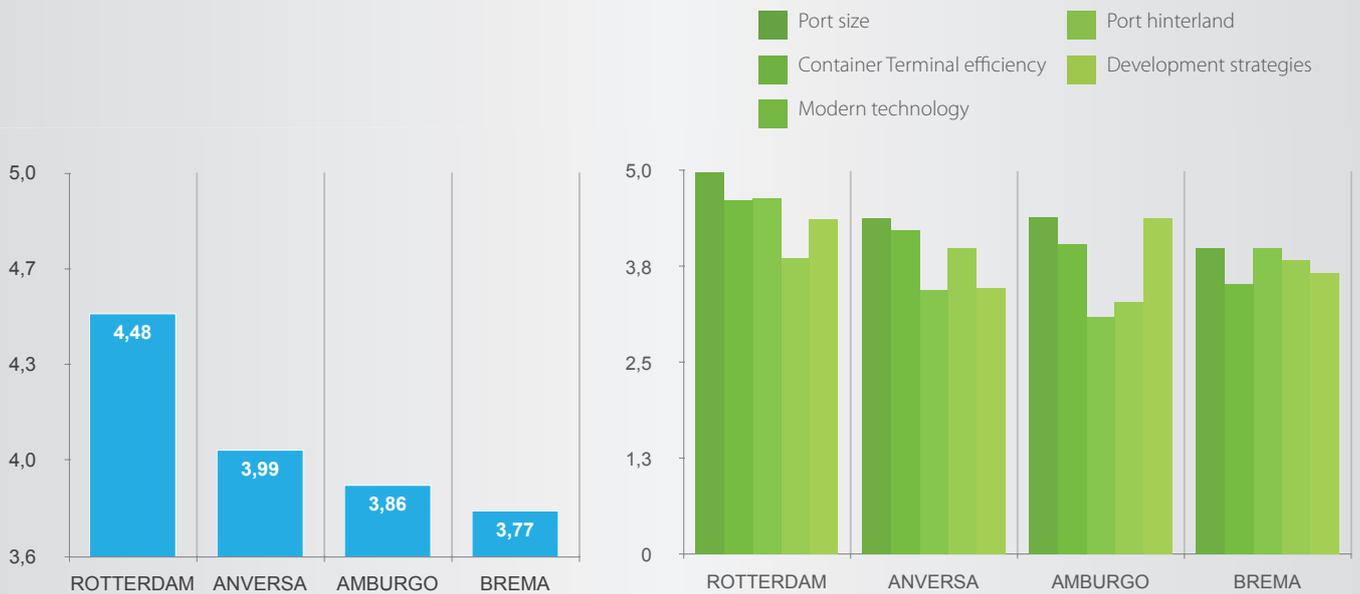
un aumento complessivo del suo punteggio finale di oltre il 17%, in seguito all'applicazione di alcune misure strategiche e quindi intervenendo a livello di cluster e di elementi che lo compongono.

Si può ragionevolmente ipotizzare di operare con una intensità minore sui cluster più faticosamente migliorabili nel medio periodo, per esempio la dimensione del porto, e con maggiore enfasi su altri, quali le strategie di sviluppo, l'efficienza dei

Indicatori di performance di 4 porti del Mediterraneo, valore sintetico e per cluster (scala da 1 a 5)



Indicatori di performance di 4 porti del Nord Europa, valore sintetico e per cluster (scala da 1 a 5)



terminal container e le connessioni con l’hinterland. Uno degli elementi che condiziona fortemente lo sviluppo dei porti italiani, a differenza di quelli nord europei, è sicuramente la carenza di spazi adeguati per la movimentazione delle merci.

Genova, così come La Spezia e la maggior parte degli scali italiani, proprio per la loro natura, sono localizzati all’interno di città multifunzionali il cui sviluppo e le esigenze urbanistiche rendono impraticabile l’espansione delle aree portuali. Questo si riflette indubbiamente sull’operatività degli scali e suggerisce la ricerca di spazi idonei al di fuori del perimetro portuale, autosufficienti

nella loro operatività. La presenza di aree retroportuali, ancor più se dotate di ufficio doganale, quali “satelliti” del porto, può ulteriormente favorire l’espansione dei confini dell’hinterland portuale consentendo di intercettare e gestire più efficacemente un maggior volume di traffici e relazioni. Le criticità strutturali dei porti italiani sono prevalentemente da ricercare nelle **difficoltà di movimentazione ferroviaria all’interno delle aree portuali**, un anello ancora molto debole della catena logistica che innesca un forte sbilanciamento modale verso il trasporto su gomma.



LE STATISTICHE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN ITALIA

UN SETTORE IN FORTE CAMBIAMENTO

Le città, in particolare i comuni capoluogo di provincia, sono i luoghi dove si concentra la maggior parte della popolazione, della attività economiche e dei servizi al territorio.

Recentemente, motivi di natura economica dovuti alla diminuzione dei redditi a disposizione delle famiglie, all'aumento dei carburanti e, in generale, dei costi di gestione del mezzo individuale, la mancanza di parcheggi ed i livelli di congestione del traffico hanno spinto i cittadini a privilegiare il trasporto pubblico locale (TPL) per i loro spostamenti giornalieri. In media circa il 25% della popolazione di età superiore ai 14 anni utilizza per i suoi spostamenti i mezzi pubblici, con punte che sfiorano il 70% nelle grandi città. Al Sud la percentuale scende al di sotto del 20% soprattutto nelle città più piccole.

Nel periodo 2000 - 2010 la domanda di trasporto pubblico locale in Italia è aumentata mediamente del 12,4%, con una grande eterogeneità tra le diverse aree del paese. Nel 2010 rispetto al 2009 l'aumento è stato dello 0,6%. Considerando il numero annuo di passeggeri trasportati dai mezzi pubblici rispetto agli abitanti risulta una maggiore domanda espressa

nei capoluoghi del Centro – Nord dove sovente si superano i 200 passeggeri per abitante annui. Su questa variabile, oltre al numero di abitanti e la dimensione, incidono altri numerosi fattori tra cui la capacità di attrazione di attività commerciali e di servizi, il richiamo di flussi turistici, la dotazione di infrastrutture per il trasporto pubblico locale, la regolamentazione comunale per la circolazione delle autovetture private. Per fare qualche esempio, a Milano nel 2010 si sono contati 702,3 passeggeri di trasporto pubblico per abitante, Venezia ne ha totalizzati 647,8, Roma 529,6. Su queste ultime incidono molto i flussi di turisti che ogni anno visitano le due città e utilizzano i mezzi pubblici (a Venezia in particolare i vaporetti) per spostarsi tra i diversi punti. Ai primi posti di questa particolare classifica tra le città

del Sud si trovano solo Cagliari (259,2 pass. TPL per abitante) e Napoli (224,2 pass. TPL per abitante).

Sul versante opposto i capoluoghi con il numero più basso di passeggeri per il TPL (meno di 10 pass. TPL per abitante) si trovano tutte al Sud, con l'eccezione di Sondrio, ed in particolare si nota come spesso si tratti di capoluoghi di recente individuazione.

Dal punto di vista dell'offerta il dimensionamento del fenomeno può essere fatto tenendo conto di due aspetti: il primo è quello che riguarda le infrastrutture composte dalle reti di strade, binari e stazioni metropolitane; il secondo riguarda il parco veicoli e la loro capacità di offerta.

Nel 2010 nel complesso dei comuni capoluogo italiani risultavano 119,3 km di reti di autobus ogni 100 kmq di superficie territoriale, 1,6 km di tranvie e meno di 1 km per le altre tipologie di mezzi (filovie, metropolitane e funicolari).

Nel decennio considerato le variazioni più consistenti sono state quelle che hanno riguardato le reti per le metropolitane e le funicolari. Nel primo caso ciò è dovuto alla costruzione di linee ex novo come nel caso della metropolitana di Torino costruita in occasione delle olimpiadi invernali del 2006 o all'aggiunta di nuove linee ad infrastrutture metropolitane già esistenti. Un esempio è quello della linea 1 della metropolitana di Napoli che ha visto raddoppiare i km disponibili rispetto al territorio passando dai 7,1 km per 100 kmq nel 2000 a 14,8 km per 100 kmq nel 2010.

Il secondo aspetto che caratterizza l'offerta del TPL è, come accennato sopra, la dimensione e la struttura del parco veicoli. Nell'ambito del TPL il mezzo più diffuso è l'autobus, seguito dal tram e dal filobus. La metropolitana è ancora poco diffusa e al momento è presente solo in 6 città: Torino, Milano, Genova, Roma, Napoli, Catania. Trattandosi di una variabile strutturale normalmente l'offerta cresce più lentamente della domanda. Il rinnovo delle flotte o la costruzione di nuove reti come nel caso di linee metropolitane richiede tempi abbastanza lunghi



Offerta di trasporto pubblico locale nei capoluoghi di provincia italiani, media, anno 2010

Indicatore	Mezzo di trasporto			
	Autobus	Tranvie	Filovie	Metropolitana
Densità della rete (km per 100 kmq di superficie)	119,3	1,6	1,0	0,6
Disponibilità di vetture (vetture per 10.000 ab.)	8,9	0,6	0,3	0,9
Posti - km (milioni)	524,0	53,3	11,8	168,1
Densità fermate (fermate per 1 kmq di superficie)		4,4		0,8

Elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT

Domanda di trasporto pubblico locale in alcuni capoluoghi , anno 2010

Città	Pass TPL per abitante (>200)	Città	Pass TPL per abitante (<10)
Milano	702,3	Carbonia	1,7
Venezia	647,8	Tempio Pausania	2,7
Roma	529,6	Iglesias	3,6
Trieste	340,4	Lanusei	4,2
Bergamo	281,5	Oristano	4,7
Genova	260,9	Vibo Valentia	4,8
Cagliari	259,2	Barletta	5,5
Siena	250,2	Sondrio	6,6
Bologna	249,2	Agrigento	7,6
Firenze	240,0	Ragusa	7,8
Napoli	224,2	Latina	8,3
Torino	209,7	Andria	8,8

Elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT

e investimenti ingenti che non sempre si possono sostenere totalmente nel breve periodo.

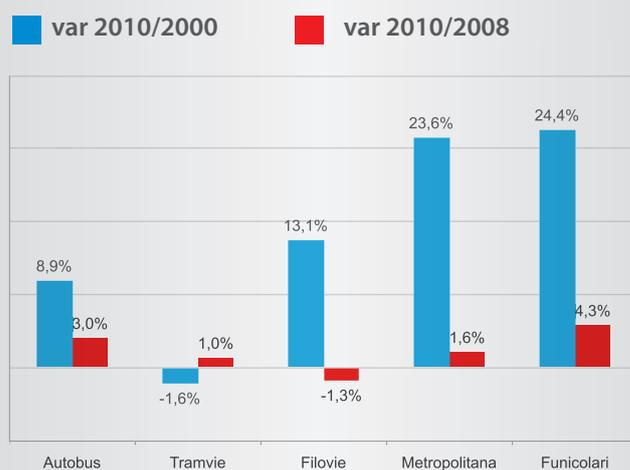
Nel 2010 la disponibilità di autobus nei comuni capoluogo è stata di 8,9 vetture ogni 10.000 abitanti. Anche in questo caso si riscontrano numerose differenze a livello locale, con una maggiore disponibilità nelle città del Centro Nord ed in quelle di maggiori dimensioni. Per le altre tipologie la disponibilità è inferiore a 1, proprio perché si tratta di mezzi non diffusi. A livello locale troviamo situazioni eterogenee, come ad esempio nel caso della rete metropolitana che a Milano ha un'offerta di 6,5 vetture ogni 10.000 abitanti.

Il numero dei posti – km offerti dai mezzi di trasporto, è un'altra variabile importante che sintetizza la capacità e la frequenza del servizio. Il maggior numero di posti – km offerto è quello delle linee di autobus con 524 milioni in media, seguite dalle linee metropolitane.

Nel 2011 e anche nel 2012 il trasporto pubblico locale è stato coinvolto nei numerosi tagli delle risorse statali verso gli enti locali. Per questo motivo in attesa di rilevazioni ufficiali non è del tutto errato ipotizzare un peggioramento dell'offerta sotto molti aspetti, il primo dei quali è la riduzione dei mezzi in circolazione a causa della mancanza di risorse per la manutenzione ordinaria o le riparazioni improvvise, o per il taglio del personale, conseguente alla necessità di ridurre la spesa. Analogamente, per la mancanza di fondi, sono in ritardo molti progetti per la realizzazione delle linee metropolitane o la conclusione di ordini

per la sostituzione di flotte inquinanti ed obsolete con mezzi a più basso impatto ambientale. La conseguenza più logica è che, a fronte di un prevedibile aumento della domanda, creato dal peggioramento delle condizioni economiche di alcune fasce più deboli della popolazione, il TPL non riesca a rispondere con un'offerta adeguata perdurando in questo modo il circolo vizioso.

Variazioni della densità di linee per le diverse tipologie di mezzi, capoluoghi di provincia



Elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT

MATTEO GASPARATO

PRESIDENTE DI INTERPORTO QUADRANTE EUROPA DI VERONA

a cura di

Elisabetta Martello

Project Manager di Uniontrasporti



Il primo hub merci d'Europa si misura con una nuova sfida: essere il "porto secco" di Venezia.

1. *L'Interporto Quadrante Europa è in testa alla classifica italiana per volumi di traffico combinato ed è il primo sito intermodale europeo. Quali sono i fattori vincenti che hanno portato l'interporto a questo livello di eccellenza?*

Oggi possiamo contare su 2.500.000 di metri quadrati con oltre 100 unità insediate e 14.000 addetti, diretti e indiretti; 6.400.000 tonnellate di merci movimentate su ferrovia e 20.000.000 su strada ogni anno. Sono numeri che collocano l'Interporto Quadrante Europa in testa alla classifica italiana per volumi di traffico combinato; un primato possibile grazie al massimo livello di efficienza del sistema integrato di servizi logistici che comprende il trasporto ferroviario e intermodale.

Un sistema in continua espansione: con il progetto di ampliamento futuro si prevede, infatti, una ulteriore crescita della superficie interportuale che salirà da 2,5 milioni a 4,2 milioni di metri quadrati. La ZAI è chiamata ad un ruolo fondamentale di sviluppo di grandi infrastrutture produttive e di propulsione dello sviluppo territoriale. «Il nostro è tra più i moderni hub-merci d'Europa con due settori per lo stoccaggio e la movimentazione, cinque binari, quattro corsie per i camion,

tre gru a rotazione completa, venti coppie di treni al giorno, trecentomila unità di carico all'anno. Il nostro obiettivo è spingere il traffico su ferro e a questo proposito abbiamo in programma molti investimenti.

2. *A suo avviso l'interporto di Verona fino a che punto può supportare le imprese ad utilizzare il mezzo ferroviario e creare una cultura intermodale?*

L'organizzazione che ci siamo dati e il modus operandi che adottiamo è fatto di un'attenta pianificazione strategica. Ad idee chiare e "tanto lavoro" occorre aggiungere un azionariato coeso, interlocutori efficienti e norme che consentano la gestione diretta dei progetti.

3. *L'Italia si trova nella posizione di poter cogliere le opportunità che derivano dall'atteso incremento dei traffici da/per il continente europeo, e il trasporto ferroviario è il vettore cardine di una rete logistica incentrata sull'intermodalità. Quali sono i gap che si devono superare per favorire la mobilità delle merci su rotaia?*



E' fare sistema, studiare progetti collegati per non disperdere risorse finanziarie, collegare i porti marittimi ai retro porti di terra in un sistema terra-mare omogeneo. Bisogna che il paese Italia riveda completamente un piano regolatore nazionale per creare sinergia tra porti e interporti collegati con infrastrutture ad alta capacità ferroviaria.

4. L'Interporto Quadrante Europa ha tra i suoi progetti futuri la quarta modalità, ovvero il trasporto marittimo. Può spiegare come si articola questo progetto e quali saranno le ricadute?

A questo proposito, infatti, oggi abbiamo di fronte una nuova ed importantissima sfida, per il presente ma soprattutto per il futuro: il nostro interporto vuole essere partecipe e protagonista anche con la quarta modalità.

Ossia l'obiettivo fondamentale che ci stiamo ponendo è dotare il Quadrante Europa del collegamento con il trasporto marittimo. In particolare oggi guardiamo all'Adriatico e a Venezia: se riusciremo, come crediamo, a fornire servizi significativi come 'porto secco', ovvero come interporto di smistamento verso 25 destinazioni europee, l'Adriatico può diventare un'ulteriore occasione importante di sviluppo, di crescita economica e di creazione di posti di lavoro.

Da tempo infatti il Consorzio Zai sta dialogando con Venezia per trovare piani di sviluppo per l'accesso al mare delle merci provenienti dalla nostra area interportuale e viceversa. La geografia dei traffici intercontinentali sta subendo dei cambiamenti radicali; la rotta globale prevalente è ora quella da e verso l'Oriente, attraverso il Canale di Suez, che si somma all'aumento dei traffici alimentari dalla crescita dei paesi sulla costa meridionale del Mediterraneo.

Attualmente l'Europa continua ad essere "alimentata" principalmente attraverso i porti del c.d. Northern Range che assorbono il 60% del traffico.

Si stima che il 40% delle merci destinate o prodotte da mercato italiano, passi per porti stranieri. Si stima anche che 2/3 delle merci containerizzate prodotte o destinate al mercato del Nord Est italiano non passi per i porti Adriatici.

Ad oggi il volume di traffico containerizzato diretto ai mercati del centro Europa e gestito dagli scali adriatici è inferiore al 2%. L'Adriatico si presenta come un naturale corridoio di penetrazione verso le Regioni centrali del Continente Europeo, orientato verso il Canale di Suez.

Ciò che, secondo noi, serve è molto semplice ma allo stesso tempo una grande sfida per il futuro: serve un'efficace collegamento tra corridoi terrestri e corridoi marittimi.

Il Porto di Venezia sfrutta il vantaggio dell'infrastrutturazione ex industriale e l'ampia disponibilità di banchine e delle aree di Porto Marghera convertibili alla portualità a alla logistica, si pone come base portuale del sistema logistico che include soprattutto l'Interporto di Verona.

L'Interporto Quadrante Europa si estende su 2.500.000 di mq, con oltre 100 unità insediate e 13.000 addetti (diretti e indiretti). E' il primo in Italia per volumi di traffico combinato: all'anno vengono movimentate 6.800.000 t di merci su ferrovia e 20.000.000 t su strada. E' un sistema integrato di servizi logistici al più alto livello di efficienza ed economicità, con l'utilizzo del trasporto ferroviario e, più specificamente, dell'intermodale (casce mobili, semirimorchi, containers). Il progetto di espansione dell'Interporto Quadrante Europa di Verona prevede un ampliamento della superficie interportuale da 2,5 milioni a 4,2 milioni di metri quadrati.

APRONO I CANTIERI DELLA TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO

Alleggerire il traffico nei nodi metropolitani, sia esso ferroviario o stradale, è da sempre uno dei grandi obiettivi delle amministrazioni locali per un miglioramento della circolazione, una maggiore sicurezza stradale e un sostegno alla crescita economica di un territorio: un concreto esempio in corso di realizzazione nel nostro Paese è rappresentato dalla **Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)**.

L'area metropolitana di Milano, nel corso degli anni, ha raggiunto livelli di estensione, soprattutto verso est, che hanno superato il tracciato dell'attuale tangenziale. Inoltre, l'area ha visto una crescita economica che ha provocato in breve una saturazione dell'intera rete viaria. La progettazione di un nuovo sistema di viabilità è diventata, quindi, indispensabile per permettere

all'area da un lato, di continuare a crescere e, dall'altro, di ridurre i tempi di percorrenza attualmente insostenibili e diminuire le emissioni di inquinanti.

La Tangenziale Est Esterna di Milano è un'opera che risponde a queste esigenze, collegando direttamente le autostrade A4 ed A1 con uno sviluppo di 32 Km. L'autostrada è caratterizzata da una sezione trasversale a tre corsie per senso di marcia con corsia di emergenza. Si prevede l'interconnessione con le principali arterie di traffico mediante nove svincoli: sei con la viabilità non autostradale (Pessano con Bornago, Gessate, Pozzuolo Martesana, Lisiate, Paullo, Vizzolo Predabissi) e tre con la rete autostradale (due con assi esistenti, A1 e A4, e uno con il Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia - BreBeMi).

Numerosi saranno gli interventi collegati che daranno adeguata connessione tra la nuova infrastruttura e la viabilità locale anche per ridurre il traffico di attraversamento dai centri abitati e risolvere alcune situazioni oggi già critiche. Tali interventi porteranno benefici ambientali ai singoli territori attraversati dall'infrastruttura, fra questi:

- la realizzazione di 30 km di piste ciclabili;
- la costruzione ex novo di 20,2 km di strade ordinarie;
- la riqualificazione di 17 km di rete viaria esistente.

Si prevede che la nuova infrastruttura arrivi ad ospitare 70.000 transiti giornalieri, con conseguente fluidificazione del traffico leggero e pesante ed un'importante riduzione del traffico di transito sull'attuale rete viaria. Molte le ricadute positive per l'economia del territorio: circa 18.000 nuovi posti di lavoro nelle costruzioni e 10.000 di indotto in altri settori, un incremento dell'1,4% del Pil lombardo e del 2,8% del Pil milanese. Infine, la nuova tangenziale, aumenterà la velocità di spostamento del 34% con conseguente riduzione stimata di 8 milioni di ore di viaggio e 15 milioni di litri di carburante, per un totale di 30 milioni di euro di consumi risparmiati all'anno e 150 milioni di euro di beneficio economico. Tale riduzione comporterà, inoltre, un abbassamento di 141.000 t di emissioni inquinanti.

Da un punto di vista gestionale e finanziario, Tangenziale Esterna SpA è la società incaricata di progettare, realizzare e gestire in concessione per 50 anni la nuova infrastruttura; costituita il 14 gennaio 2009 la società ha ufficialmente aperto i cantieri l'11 giugno 2012 passando, di fatto, dalla fase di pianificazione dell'opera a quella di realizzazione.

Il quadro economico di spesa per la realizzazione della TEEM si attesta a 1,7 miliardi di euro (2 miliardi inclusi gli oneri finanziari). La particolarità dell'opera è che l'investimento sarà realizzato solo mediante finanziamenti privati, senza alcun contributo pubblico. Tangenziale Esterna Spa¹ ha strutturato un complesso piano economico finanziario che prevede l'immissione di capitali propri da parte dei Soci² della concessionaria, affiancati da risorse da reperirsi sui mercati tramite l'attivazione di sistemi sperimentati, come il project financing, e innovativi, quali i project bond e la cartolarizzazione. Si tratta questa, di una modalità di finanziamento applicata per la prima volta in Italia nel progetto di una grande opera, che renderà la TEEM apripista per le infrastrutture italiane ancora bloccate da problemi economici.

Più nel dettaglio il piano prevede nel corso dei prossimi mesi un contributo da parte dei Soci di Tangenziale Esterna Spa al fabbisogno finanziario (equity) per l'importo di 580 milioni di euro, tramite aumenti di capitale che avverranno in diverse tranches. Inoltre, la società ha conferito un incarico a Banca Infrastrutture, Innovazione e Sviluppo (BIIS) al fine di strutturare, in qualità di "arranger", il finanziamento project da 1,4 miliardi. Dopo l'apertura dei cantieri dell'11 giugno e grazie alla collaborazione degli istituti bancari, quali Banca IMI, UBI-Centrobanca e BPM, il 2 agosto 2012 è stato erogato un

prestito-ponte (bridge-loan), di 120 milioni di euro in eguali quote per ciascuna delle tre banche; la somma, unitamente a un primo aumento di capitale di ulteriori 120 milioni, consentirà di garantire l'operatività della società e l'avanzamento dei lavori di realizzazione della TEEM fino alla primavera del 2013.

Infine, a seguito della ritardata pubblicazione della delibera CIPE in G.U., avvenuta il 3 marzo 2012 dopo 7 mesi dalla seduta CIPE, il programma avanzamento lavori ha subito un leggero ritardo, ma i lavori procedono speditamente e si prevedono conclusi per la primavera del 2015.

L'aspetto finanziario e la reperibilità della liquidità necessaria per procedere speditamente nella realizzazione dell'opera è la prima sfida che la società si troverà a giocare per un lineare avanzamento lavori, soprattutto in ottica di concludere, come previsto, in tempo per le programmazioni dell'Expo 2015.

Tangenziale Est Esterna Milano: dettagli dell'opera

Costo dell'opera (milioni di euro)	1.792,08
Società concessionaria	Tangenziale Esterna SpA
Firma del contratto	30-gen-09
Apertura cantieri	11-giu-12
Data fine lavori	31-mag-15
Comuni attraversati	38
Lunghezza TEEM (km)	32
Strade di nuova realizzazione (km)	20,2
Strade riqualificate (km)	17
Caselli (n.)	6
Intersezioni con autostrade (n.)	3
Progetti di compensazione ambientale (n.)	7
Piste ciclabili (km)	30
Barriere acustiche (km)	16
Opere idrauliche (n.)	120
Nuovi posti di lavoro per realizzazione (n.)	18.000
Nuovi posti di lavoro indotto (n.)	10.000
Stime incremento PIL lombardo (%)	1,4
Stime incremento PIL milanese (%)	2,8
Stime aumento di velocità di spostamento (%)	34
Stime abbassamento agenti inquinanti (t/anno)	- 141.000
Beneficio finanziario collettivo (milioni di euro/anno)	150

¹ www.tangenziale.esterna.it

² TEM 57%, Impregilo 15,5%, Pizzarotti 7,9%, Coopsette 4,1%, Cmb 4%, Unieco 4%, Cmc 3,2% e altri

PORTI VERDI

LA NORMATIVA E LE CERTIFICAZIONI AMBIENTALI



La crescita dei traffici marittimi ha reso le infrastrutture portuali una fonte di crescita economica ed occupazionale per i territori ove sono ubicate; a fronte di tale vantaggio, le città portuali si trovano oggi in un guado che vede da un lato la necessità di garantire la vitalità del porto attraverso il suo sviluppo, dall'altro l'esigenza di eliminarne, o per lo meno ridurne, le esternalità negative che si riverberano soprattutto sull'ambiente. L'inquinamento acustico, l'inquinamento del suolo e dell'aria inficiano la vivibilità delle aree portuali e di conseguenza il loro dinamismo, provocando un circolo vizioso che si ripercuote anche sulla crescita economica. I primi porti verdi sono nati proprio con l'obiettivo di trovare un equilibrio tra le esigenze ambientali e quelle economiche; la sfida maggiore è quella di contemperare lo sviluppo dei porti con la sua sostenibilità, nell'ambito di un quadro omogeneo fatto di regole e vincoli comuni a livello internazionale; l'applicazione di regole disomogenee tra diverse aree geografiche ed aree portuali è causa di squilibri di tipo concorrenziale, oltre che ambientali.

Non vi è ad oggi una normativa ambientale che si focalizzi esclusivamente sulle attività che ruotano intorno alla vita di un porto, né a livello europeo ed internazionale, né in ambito nazionale. Vi è maggior riguardo verso l'impatto ambientale del trasporto marittimo in generale, focalizzato più sul mezzo di trasporto che sulla rete infrastrutturale. Sono per lo più norme 'indirette' ad incidere sulla sostenibilità di alcune attività portuali: l'uso del Cold Ironing ne è un esempio che si basa sull'elettrificazione delle banchine di attracco che consentono alle navi ormeggiate di adoperare la rete elettrica e non il gasolio, con notevoli vantaggi in termini di minor emissioni di CO₂.

IL QUADRO NORMATIVO

Il quadro normativo di riferimento per le nostre Autorità Portuali è rappresentato innanzitutto dalla politica comunitaria con due riferimenti principali:

- la direttiva 2000/59/CE, recepita dal Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182, e successive modifiche con direttiva 2007/71/CE sui **rifiuti portuali**, recepite dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del Territorio e del Mare del 01/07/2009 che ha quale obiettivo "... di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, in particolare gli scarichi illeciti, da parte delle navi

che utilizzano porti situati nel territorio della Comunità europea, migliorando la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per i suddetti rifiuti e residui e rafforzando pertanto la protezione dell'ambiente marino";

- la direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di **zolfo dei combustibili per uso marittimo**, modificata con direttiva 2005/33/CE e recepita nel nostro ordinamento con Decreto Legislativo 9 novembre 2007, n.205, che recita all'art. 1: "scopo della presente direttiva è ridurre l'emissione dell'anidride solforosa derivante dalla combustione di alcuni combustibili liquidi, diminuendo così gli effetti nocivi di tali emissioni per le persone e per l'ambiente".

Entrambe le norme rientrano nel quadro disegnato dall'IMO (International Maritime Organization) con il protocollo Marpol 73/78. Con tale convenzione si stabiliscono gli obiettivi di sicurezza minimi in grado di garantire la tutela dell'ambiente marino dall'inquinamento prodotto dalle navi, sia nelle operazioni di routine, sia da sversamenti accidentali di sostanze nocive.

L'Italia è fra i 151 Stati che hanno ratificato la convenzione e il decreto attuativo del 6 novembre 2007 n. 202 ne stabilisce la finalità nei seguenti termini: "...aumentare la sicurezza marittima e di migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi... ed introduce adeguate sanzioni in caso di violazione degli obblighi previsti". La legge n. 84 del 28 gennaio 1994 sul riordino del settore portuale, all'art. 5 bis comma 11 (modificato dalla Legge n. 296/2006) impone un diverso trattamento del materiale dragato in funzione della sua tossicità, sottoponendo ad autorizzazioni regionali il dragaggio di materiali tossici.

LA CERTIFICAZIONE AMBIENTALE VOLONTARIA

Attualmente sono gli strumenti volontaristici ad aver contribuito maggiormente alla diffusione della sostenibilità ambientale in ambito portuale e ad aver sopperito in parte alla mancanza di una politica ambientale omogenea ed unitaria per i porti. Nonostante la volontarietà dell'applicazione, non è difficile immaginare che qualora entrasse in vigore la certificazione ambientale obbligatoria per i porti, così come auspicato dalla comunicazione della Commissione Europea "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018", gli strumenti che di seguito verranno sinteticamente descritti saranno utilizzati quali schemi di riferimento.

Il **SDM** (Self Diagnostic Method) consente alle Autorità portuali di valutare le proprie prestazioni ambientali. Attraverso un questionario è possibile desumere periodicamente sia le criticità che il porto dovrà risolvere, sia i risultati positivi già raggiunti, confrontandosi con le altre Amministrazioni portuali europee.

Il **PERS** è uno strumento di gestione ambientale strutturato per assistere i porti nel mettere in pratica le linee guida contenute nell'“Environmental Code of Practice” della European Sea Ports Organization; si basa sulle migliori pratiche riconosciute a livello internazionale e costituisce un sistema specifico sviluppato dall'esperienza dei porti che hanno preso parte al progetto EcoPorts sin dal suo avvio.

Tale strumento prevede una serie di impegni per le Autorità portuali: la pubblicazione di un rapporto periodico sullo stato dell'ambiente, il monitoraggio di una serie di indicatori ambientali, l'obbligo ad operare secondo le indicazioni della Unione Europea che incoraggia l'adozione di tali strumenti di gestione ambientale per uno sviluppo sostenibile del settore portuale europeo. Il PERS può essere, a scelta dell'Amministrazione portuale, certificato da organismi indipendenti rendendolo efficace al di là dell'affiliazione al progetto EcoPorts; può rappresentare un ottimo standard di riferimento di buone pratiche ambientali per il settore portuale, ma anche una buona base di partenza per i porti che volessero in seguito conformarsi alle certificazioni ambientali tradizionali quali ISO 14001 e/o EMAS.

Un'autorità portuale che volesse intraprendere un iter verso la sostenibilità avrebbe a disposizione strumenti di certificazione quali **ISO 14001**, a livello internazionale, e **Emas** che ne ricalca la struttura, a livello europeo. Ad essi possono ricorrere organizzazioni di vario tipo, sia pubbliche che private, al duplice scopo di attivare e monitorare una politica ambientale al proprio interno e garantire contemporaneamente, agli stakeholders con i quali si interfacciano, il rispetto di determinati standard ambientali.

Metodologicamente tali strumenti non presentano alcuna differenza, entrambi si basano sulla struttura pianificare – attuare – verificare – agire, ma si differenziano in efficacia: se l'Emas prevede obbligatoriamente un'analisi ambientale a monte dell'avvio del processo ed una dichiarazione ambientale al termine di esso, l'ISO 14001 può essere utilizzato come sistema di gestione ambientale senza che sfoci in alcuna dichiarazione.

L'adozione dell'Emas e dell'ISO 14001 è trasversale e può interessare diversi settori; la difficoltà per il settore portuale è nel definire degli standard ambientali omogenei e condivisi da

adoperare per l'ottenimento di tali certificazioni. L'attività svolta dall'ESPO (European Sea Ports Organization) e dalla fondazione EcoPorts nell'ambito dell'omonimo progetto europeo avviato nel 1993, sopperiscono in parte a tale limite portando alla realizzazione di due strumenti di gestione ambientale che tutti i porti affiliati possono adottare: il SDM (Self Diagnostic Method) ed il PERS (Port Environmental Review System).

Gli standard ambientali di riferimento per tali metodologie si basano sulle linee guida dell'ESPO; la loro definizione avviene in modo flessibile poiché aggiornate periodicamente in funzione di un confronto fatto, sia rispetto alla normativa ambientale vigente a livello comunitario, sia in funzione delle 10 priorità ambientali individuate dai porti come rilevanti. Ad oggi tale aggiornamento è stato effettuato nel 1996, nel 2004 e nel 2009, portando a tre diversi ordini di priorità e alla conseguente modifica delle azioni da intraprendere. La prossima revisione è prevista nel 2013, data entro la quale tutti i porti associati all'ESPO saranno obbligati a certificarsi secondo tali linee.

Le dieci principali priorità ambientali per la mitigazione degli impatti dei porti

	1996	2004	2009
1	Superficie portuale (mare)	Rifiuti / Smaltimento	Impatto acustico
2	Qualità dell'acqua	Dragaggio: interventi	Qualità dell'aria
3	Dragaggio smaltimento	Dragaggio smaltimento	Rifiuti / Smaltimento
4	Dragaggio: interventi	Particolato	Dragaggio: interventi
5	Particolato	Impatto acustico	Relazioni con le comunità locali
6	Superficie portuale (terra)	Qualità dell'aria	Consumi energetici
7	Terreni contaminati	Carichi pericolosi	Particolato
8	Degrado ambientale	Bunkeraggio	Superficie portuale (mare)
9	Traffico movimentato	Superficie portuale (terra)	Superficie portuale (mare)
10	Acque reflue industriali	Reflui (da pompe di sentina)	

L'intesa consentirà di dare impulso alle infrastrutture di rete broadband e ultra veloce sul territorio e di favorire l'utilizzo dei servizi ICT tra le piccole imprese e nei distretti industriali.

Telecom Italia e Unioncamere il 4 ottobre hanno siglato un protocollo d'intesa finalizzato a favorire la massima diffusione delle infrastrutture di rete broadband e ultrabroadband sul territorio nazionale destinate alle imprese italiane. L'accordo è stato firmato da Ferruccio Dardanello, Presidente di Unioncamere e da Marco Patuano, Amministratore Delegato di Telecom Italia.

L'intesa, di durata triennale, mira a diffondere la cultura dell'innovazione digitale presso le micro e piccole imprese e nei distretti industriali, attraverso un programma nazionale di conoscenza verso le nuove tecnologie e di sensibilizzazione all'impiego efficiente dei servizi ICT resi disponibili dalla banda larga, con l'obiettivo di accrescere la competitività di sistemi d'impresa e sistemi territoriali, secondo quanto indicato dall'Agenda Digitale europea.

Grazie a questa iniziativa, Telecom Italia e Unioncamere si impegnano ad avviare un dialogo costante finalizzato a identificare le modalità più opportune, ovunque si riscontrino le condizioni favorevoli, per sostenere ed attuare progetti di sviluppo volti a favorire gli investimenti nelle reti a banda larga, con particolare riguardo a distretti e aree industriali, anche attraverso forme di cooperazione pubblico-privato.

Per la realizzazione del progetto, verrà costituito un Tavolo paritetico di indirizzo e coordinamento operativo, composto da soggetti nominati da Unioncamere e da Telecom Italia, che consentirà alle parti di confrontarsi nella definizione delle azioni congiunte da mettere in campo, pianificare le attività realizzative e monitorarne l'avanzamento.

"Le nuove tecnologie - sottolinea il Presidente di Unioncamere, Ferruccio Dardanello - sono oramai uno strumento imprescindibile

per la competitività delle nostre imprese. Con questo accordo intendiamo richiamare l'attenzione di quegli operatori che ancora hanno scarsa familiarità con i servizi ICT sulle opportunità oggi disponibili, ma anche dare nuovo impulso agli investimenti in maniera da contribuire a colmare il digital divide che ancora incide sulle economie di tante aree del Paese".

"La realizzazione di infrastrutture broadband e ultrabroadband e soprattutto la diffusione dei servizi che esse abilitano, daranno un forte impulso alla crescita economica delle piccole imprese e dei distretti industriali - dichiara Marco Patuano, Amministratore Delegato di Telecom Italia -. La competitività di un sistema territoriale è infatti sempre più legata alla sua capacità di vivere in rete e di sviluppare i suoi nuovi usi. Siamo convinti che anche attraverso questa importante iniziativa, e con l'impegno concreto delle istituzioni locali, si possano traguardare gli obiettivi indicati dall'Agenda Digitale europea".

I servizi ICT innovativi resi disponibili grazie a Internet veloce apportano grande valore sociale ed economico in termini di qualità della vita e di produttività. Gli effetti positivi si generano sia per i cittadini, sia per la Pubblica Amministrazione che per le imprese.

I vantaggi derivanti dalla banda larga:

- aumenta le possibilità di informazione e di conoscenza, le opportunità di business;
- crea posti di lavoro;
- attrae investimenti;
- avvicina cittadini, imprese e Pubblica Amministrazione.

I vantaggi per le imprese derivanti dalla banda larga:

- incrementa la produttività del lavoro;
- aumentano le potenzialità di crescita dell'e-business;
- migliora l'interazione tra le diverse strutture aziendali e l'ambiente esterno (clienti, fornitori, partner);
- si dispone di un nuovo canale distributivo "immateriale" (le reti di telecomunicazioni);
- dà la possibilità di ampliare il mercato territoriale.



**TELECOM ITALIA
E UNIONCAMERE**
ACCORDO PER LO SVILUPPO DELLA
CULTURA DIGITALE TRA LE IMPRESE
ITALIANE



IL PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO PER IL PORTO DI PESCARA PROPOSTE PER RILANCIARE L'INFRASTRUTTURA E L'ECONOMIA MARITTIMA

A Pescara il 5 ottobre scorso si è svolto presso la Camera di commercio di Pescara il convegno "Le infrastrutture di nodo sul territorio pescarese: il partenariato pubblico privato per il porto di Pescara" in cui si è parlato del porto con l'intento condiviso con gli stakeholders locali, di evidenziare ed approfondire le ricadute dello sviluppo del porto per l'economia provinciale, attraverso la soluzione del problema "dragaggio", il rilancio del progetto di ristrutturazione del porto, la definizione del nuovo piano regolatore portuale e la proposta a soggetti esterni interessati e/o finanziatori istituzionali, di possibili operazioni di project financing o di partenariato pubblico privato.

Nonostante nel 2010 siano stati stanziati dalla Regione Abruzzo 11,5 milioni di euro per interventi nei porti abruzzesi, lo sviluppo del porto di Pescara, classificato come porto nazionale, non può prescindere da iniezioni di capitale privato che contribuiscano, da un lato alla realizzazione delle opere necessarie per risolvere il problema dragaggio, dall'altro all'efficienza del servizio offerto.

Occorrono 100 milioni per dragare il porto e fare gli interventi e il Partenariato Pubblico Privato è una scelta quasi obbligata ma anche un'opportunità in relazione alle garanzie di redditività dell'investimento.

Il porto spagnolo di Barcellona rappresenta un esempio funzionante di infrastruttura realizzata con la modalità del PPP da parte dell'armatore Grimaldi che in cambio ha ricevuto la possibilità dello sfruttamento commerciale per un certo numero di anni.

Le proposte di intervento (e relativi costi indicativi) nell'ambito di una nuova definizione del Piano regolatore portuale* emerse nel corso del convegno sono:

- deviazione del tratto terminale del fiume Pescara 10 mln di €;
- bacino peschereccio/diporto 33 mln di €;
- darsena commerciale 47 mln di €;
- spazio pubblico e opere di restituzione alla città dell'area portuale e realizzazione della stazione marittima 9 mln €;
- prolungamento dell'asse attrezzato, realizzazione della viabilità interna al porto e dei parcheggi 4,7 mln di €.

Il 9 ottobre è previsto un incontro di una delegazione pescarese con il Ministro alle Infrastrutture per ricevere chiarimenti e certezze in merito alle tempistiche sia per la selezione delle imprese atte all'operazione di dragaggio che per la successiva gara d'appalto.

(*) proposta di Raffaella Massacesi dell'Università D'Annunzio

TRAIL | MARCHE



BENVENUTO NEL TRAIL MARCHE, LA NUOVA PIATTAFORMA LOGISTICA REGIONALE SULLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA PRESENTI SUL TERRITORIO MARCHIGIANO PROMOSSA DA CAMERA DI COMMERCIO DI ANCONA E CAMERA DI COMMERCIO DI FERMO.

Trail Marche vuole valorizzare e mettere in luce l'attività del Sistema camerale come osservatorio che vanta un punto di vista privilegiato sulla programmazione, la realizzazione e lo sviluppo di reti e nodi infrastrutturale a servizio sia delle imprese che del privato cittadino.