



CHECK-UP LOG:

le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica

*In collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale
dell'Università degli Studi di Napoli Federico II*



a cura di Vittorio Marzano



Sommario

1	Obiettivi e finalità del <i>position paper</i>	2
2	Trasporto merci e logistica 2015-2018: pianificazione e traffici.....	6
2.1	<i>Trend</i> dei traffici internazionali e nazionali	6
2.1.1	Traffici internazionali	6
2.1.2	Traffici nazionali	6
2.1.3	Alcune tendenze di mercato.....	8
2.2	Pianificazione e programmazione nazionale: quadro di riferimento	9
2.2.1	Obiettivi, strategie e strumenti	9
2.2.2	Programmi e interventi infrastrutturali negli Allegati ai DEF 2017 e 2018.....	12
2.2.3	Iniziative di pianificazione e programmazione del nuovo Governo	13
3	La <i>vision</i> di CONFETRA: strategie e interventi rilevanti.....	15
3.1	Quadro complessivo	15
3.2	Considerazioni per modo di trasporto	17
3.2.1	Ferrovie	17
3.2.2	Porti	19
3.2.3	Strade.....	20
3.2.4	Aeroporti.....	21
3.2.5	Interporti	21
3.3	Selezione e <i>project review</i> delle infrastrutture.....	21
4	<i>Check-up</i> sullo stato di attuazione di infrastrutture strategiche	23
4.1	Galleria ferroviaria dei Giovi (Terzo Valico di Genova)	25
4.2	Interventi ferroviari nel nodo di Genova	27
4.3	Autostrada A36 Pedemontana Lombarda	29
4.4	Linea ferroviaria di alta velocità di rete Napoli-Bari	31
4.5	Interventi per il porto di Trieste.....	33
4.6	Progetto <i>Darsena Europa</i> e interventi ferroviari per il porto di Livorno.....	35
4.7	Interventi ferroviari diffusi di ultimo/penultimo miglio	37
4.8	Terminale ferroviario Milano Smistamento.....	39
4.9	Adeguamento prestazioni linea storica Bologna-Firenze	41
4.10	Progetto <i>Malpensa Cargo District e Logistics District</i>	43
4.11	Completamento SS 106 Jonica	45
4.12	Terminal container nei porti di Genova e Savona-Vado.....	47
4.13	Tunnel ferroviario di base del Brennero e nodo di Verona	49
4.14	Gronda di Ponente di Genova.....	51
5	Bibliografia	53

1 Obiettivi e finalità del *position paper*

Il *position paper Check-up log: le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica* è lo strumento che CONFETRA ha inteso predisporre per stimolare un confronto con i decisori pubblici in merito allo stato di attuazione delle più recenti politiche infrastrutturali.

La pianificazione, programmazione e realizzazione di infrastrutture per il trasporto merci e la logistica hanno vissuto negli ultimi anni due grandi stagioni: la prima, dal 2001 al 2015, caratterizzata dalla *Legge Obiettivo* (L. 443/2001 e s.m.i.); la seconda, dal 2015 al 2018, dal sistema integrato di interventi di *Connettere l'Italia*, declinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in una serie di documenti di indirizzo, attuazione, revisione e finanziamento di progetti, il cui quadro di insieme rappresenta un importante punto di partenza per la realizzazione di un efficace disegno complessivo del sistema infrastrutturale nazionale dei prossimi anni. Le prime linee programmatiche di settore del nuovo Governo in carica dall'1 giugno 2018, illustrate al termine dello scorso mese di luglio dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, riprendono in parte tale impianto, ed in parte ne rappresentano elemento di discontinuità, almeno con riferimento ad alcune cosiddette "grandi opere", agli strumenti di programmazione e finanziamento, ed alle regole sugli appalti pubblici e sulle concessioni. Il tragico evento del crollo del ponte Morandi sulla autostrada A10 a Genova nel mese di agosto ha poi riproposto nella sua drammaticità il tema della manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio infrastrutturale nazionale, e la necessità di ripensare alla pianificazione infrastrutturale in ottica di resilienza.

Negli ultimi anni, la più grave crisi dal dopoguerra ha profondamente modificato la struttura economico-produttiva dell'Italia, alterando il peso relativo tra domanda interna e import/export sul Prodotto Interno Lordo nazionale e modificando strutturalmente la geografia dei traffici merci, in una con la dinamica degli equilibri geopolitici internazionali. La ripresa economica, pur se meno strutturale di quanto desiderato, ha prodotto una crescita dei traffici merci ben maggiore rispetto agli incrementi dei fondamentali macroeconomici, evidenziando ancor più la necessità di interventi infrastrutturali, normativi e di semplificazione per il trasporto merci e la logistica. Sullo sfondo, la maturazione delle tecnologie che stanno radicalmente cambiando i sistemi di trasporto merci e passeggeri ha aperto sfide nuove per le imprese e per i pianificatori pubblici, in un quadro di accresciuta complessità, frammentazione e esigenze di livello di servizio della domanda di trasporto merci per effetto di evoluzioni produttive, logistiche e di consumo.

Il mondo imprenditoriale che CONFETRA ha l'onore di rappresentare vive una stagione quindi turbolenta, incerta, ma al tempo stesso promettente per le opportunità che offre: la sfida più rilevante che le sue imprese sono chiamate ad affrontare è coniugare le scelte strategiche di investimento e di mercato con le incertezze derivanti dal quadro complessivo prima illustrato. Per rispondere a queste sfide, le imprese di trasporto merci e logistica hanno ormai abbandonato una visione storicamente chiusa all'interno delle singole modalità e dei singoli nodi infrastrutturali, e ragionano in termini di sistema, con forte propensione ad integrazioni orizzontali e verticali. CONFETRA sta svolgendo un ruolo attivo a supporto di questo percorso, con un'articolata e intensa attività di studio, formazione, sostegno agli associati e rappresentanza dei bisogni delle categorie produttive rispetto ai livelli istituzionali. Basti ricordare, a titolo di esempio, la costituzione dell'*Osservatorio strategico sugli investimenti legati alla Belt and Road Initiative*, alle giornate seminariali e formative su tematiche di attualità del trasporto e della logistica (incentivi, nuove tecnologie, finanza agevolata), al sostegno alle istituzioni pubbliche su dossier rilevanti a livello nazionale e comunitario.

In generale, fermo restando il ruolo preminente che le iniziative immateriali – semplificazioni

normative, burocratiche, documentali, digitalizzazione dei processi, incentivazioni – hanno nello sviluppo sostenibile e strutturale del sistema di trasporto merci e logistica del Paese, CONFETRA intende ribadire la necessità di perseguire l'obiettivo strategico di ottimizzare l'accessibilità del territorio nazionale ai mercati di produzione e consumo, e di sostenerne quindi la ripresa stabile, attraverso opportune scelte infrastrutturali: vi è ferma convinzione che una adeguata accessibilità interna e internazionale rappresenti la condizione necessaria per abilitare e sostenere il rilancio economico-produttivo del Paese. Più nello specifico, come si illustra in dettaglio nel *position paper*, nella convinzione che scelte infrastrutturali coerenti con le esigenze del mercato e con le prospettive di sviluppo dei traffici siano in buona parte già state compiute, CONFETRA intende porre sul tavolo la necessità di confermare alcune scelte infrastrutturali già intraprese e di garantire certezza nei relativi tempi di realizzazione e finanziamenti. Ciò nell'obiettivo primario di garantire alle imprese rappresentate di operare in un quadro infrastrutturale certo, con evidenti ricadute sulle scelte strategiche sia di chi gestisce ed opera in nodi infrastrutturali (porti, interporti, aeroporti, piattaforme logistiche) sia di chi fornisce servizi di trasporto merci e logistica.

In particolare, CONFETRA riconosce gli obiettivi e le strategie generali della pianificazione 2015-2018, inquadrate in una visione di sistema integrata e coerente, e declinate in attuazione così come descritto negli Allegati al Documento di Economia e Finanza 2016 (*Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*), 2017 (*Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture*) e 2018 (*Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e la logistica*). CONFETRA guarda inoltre con interesse alle nuove Linee Programmatiche pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'agosto 2018, che riprendono alcune tematiche chiave (cura del ferro, mobilità sostenibile, nuove tecnologie e digitalizzazione). In tale contesto, CONFETRA ha identificato collegialmente alcuni interventi nel settore delle infrastrutture e dei servizi di trasporto merci e logistica, prevalentemente in corso di realizzazione, evidenziandone criticità nella fase di avvio, in corso d'opera e in via di completamento (es. copertura finanziaria, allungamento tempi di cantiere, incompatibilità con la fruizione attuale delle opere, incertezza sul quadro programmatico), nella ferma convinzione che la certezza dei tempi di realizzazione rappresenti una condizione necessaria per abilitare investimenti e scelte strategiche delle imprese associate.

Infatti, alla necessaria velocità di risposta richiesta dal mercato fa da contraltare una strutturale lentezza nella realizzazione delle infrastrutture: i tempi per il completamento delle opere pubbliche sono superiori in media ai dieci anni per le infrastrutture più rilevanti, aggravati in misura non trascurabile anche dalla conflittualità propria dell'assetto attuale dei poteri istituzionali. Preoccupano, in tal senso, gli effetti della recente sentenza 74/2018 della Corte Costituzionale, che di fatto impone il ricorso alle intese con gli enti territoriali per la distribuzione delle risorse del Fondo Investimenti per le infrastrutture, qualora i settori destinatari rientrino nelle materie di competenze regionali. Tale accresciuta complessità si è resa di recente evidente, con lo sblocco dopo il passaggio in Conferenza Unificata di circa 1,735 miliardi di € per il trasporto pubblico locale e le ferrovie non interconnesse alla rete nazionale. Non da ultimo, pesano anche le incertezze su alcuni aspetti non ancora operativi del rinnovato quadro normativo di riferimento per la pianificazione, la programmazione e la progettazione delle opere pubbliche, declinato nel Nuovo Codice Appalti (L 50/2016 e s.m.i.), rispetto al quale è stata avviata una consultazione pubblica con termine 30 settembre 2018, i cui esiti dovranno poi essere recepiti in provvedimenti normativi.

Al di là delle grandi opere, sono poi molti gli aspetti meritevoli di approfondimento per una efficace pianificazione infrastrutturale nazionale, a partire dalla prioritizzazione degli investimenti in ottica di sistema e dall'identificazione di interventi di taglia più ridotta rispetto alla scala nazionale, ma non meno importanti per creare condizioni di competitività *door to door*: essi rappresentano ulteriori elementi fondanti su cui CONFETRA ha inteso proporre spunti di discussione.

Da un punto di vista metodologico, nel contesto di un insieme di strategie di sistema, sono state individuate 14 opere, oggetto del *position paper*, selezionate sulla base dei seguenti

criteri:

- *coerenza con la pianificazione/programmazione nazionale di settore*: le opere selezionate sono desunte prioritariamente dall'insieme della pianificazione e programmazione complessiva di settore 2015-2018, ad oggi disponibile, rilevata da documenti ufficiali (si rimanda alla bibliografia per un elenco complessivo delle fonti consultate);
- *in corso di realizzazione o con cantieri di prossima apertura*: le opere selezionate sono prevalentemente già in corso di realizzazione. La selezione non deve dunque intendersi quale *short list* di strategicità e rilevanza di mercato, ed esclude volutamente alcune opere ritenute strategiche per lo sviluppo del Paese ma non sufficientemente mature dal punto di vista procedurale e realizzativo;
- *rilevanza rispetto alle necessità di mercato nel breve/medio periodo*: le opere selezionate sono tra quelle che rispondono ai bisogni più rilevanti per le imprese di trasporto merci e logistica, perché determinano riduzione di tempi e costi, aumento di capacità, maggior resilienza del sistema, maggiori economie di scala, miglior accessibilità ai mercati nazionali e esteri di produzione e consumo;
- *criticità e incertezze nella realizzazione*: tra le opere ritenute strategiche in corso di realizzazione, si sono privilegiate opere caratterizzate da criticità realizzative, di tipo tecnico e/o finanziario, rispetto alle quali si ritiene necessaria una chiara e proficua interlocuzione con i decisori pubblici rilevanti;
- *omogeneità per copertura geografica e per modo di trasporto*: nella logica di visione complessiva di sistema, si è cercato di ottenere una copertura il più possibile esaustiva per modalità di trasporto ed ambito geografico dell'opera.

Per ciascuna opera selezionata, si è predisposta una scheda di sintesi con le seguenti informazioni:

- *inquadramento geografico e trasportistico*: titolo e descrizione sintetica dell'opera, indicazione dei riferimenti progettuali e pianificatori rilevanti, indicazione degli effetti attesi in termini di prestazioni ed accessibilità, desunti dai documenti progettuali ufficiali. Laddove rilevante e/o necessario, si è proceduto ad ulteriori approfondimenti, anche alla luce dei più recenti studi sui flussi merci nazionali e internazionali a disposizione del gruppo di lavoro;
- *inquadramento di strategicità rispetto alle necessità degli associati CONFETRA*: descrizione sintetica della rilevanza strategica dell'opera, alla luce degli obiettivi prima elencati, per le imprese rappresentate da CONFETRA;
- *inquadramento amministrativo/procedurale dello stato di realizzazione*: descrizione sintetica dello stato realizzativo dell'opera, con le informazioni rilevanti più aggiornate (alla data del 10 settembre 2018) su tempistica e fasi di realizzazione, e relative criticità. Particolare attenzione è posta anche, nel caso di opere che insistono su infrastrutture già in esercizio, sulla fruibilità di queste ultime durante le fasi di cantiere;
- *analisi delle fonti finanziarie e delle coperture*: analisi sintetica del costo dell'opera, aggiornato con eventuali varianti e/o modifiche quantificate alla data di redazione della scheda, delle relative coperture finanziarie e delle eventuali ulteriori necessità per il completamento;
- *sintesi richieste per i decisori pubblici*: indicazione, in forma di punto elenco, delle principali richieste/osservazioni da sottoporre all'interazione con i decisori pubblici.

Su molte delle opere selezionate vi è convergenza di opinioni sulla necessità di realizzarle nel più breve tempo possibile, per altre invece i più recenti indirizzi politici suggeriscono cambi di rotta più o meno sostanziali. Il *position paper* è in stampa proprio nel momento in cui il nuovo Governo si appresta a tradurre le sue Linee Programmatiche di settore in scelte operative, in primo luogo con riferimento al Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 di Rete

Ferroviaria Italiana e agli stanziamenti che saranno previsti per le infrastrutture nella Legge di Bilancio 2019.

CONFETRA è pienamente disponibile, nella logica del codice di condotta partenariale europeo, a fornire un supporto proattivo di interpretazione e di contributo alle decisioni, su tavoli sia tecnici sia politici: ciò consentirebbe di avviare un collaborativo confronto di merito sulle scelte e sulle *project review* in corso.

2 Trasporto merci e logistica 2015-2018: pianificazione e traffici

2.1 Trend dei traffici internazionali e nazionali

Uno degli aspetti più rilevanti a sostegno delle scelte infrastrutturali di pianificazione è la valutazione della domanda di trasporto merci e dei suoi *trend* di evoluzione: sulle opere analizzate nel Capitolo 4 si forniranno dettagli specifici ove necessario; il presente paragrafo propone invece un quadro di insieme generale dei traffici merci internazionali e nazionali dal 2014 al primo semestre 2018.

2.1.1 Traffici internazionali

Le rilevazioni sul commercio estero dell'Italia pubblicate da ISTAT, e riprese da numerosi studi e osservatori¹, indicano che gli scambi internazionali (import + export) dell'Italia sono cresciuti nel periodo 2014-2017 del 12,3% in valore e del 12,6% in quantità. In termini assoluti, nel 2017 l'export ha raggiunto un valore pari al 31,8% del Prodotto Interno Lordo, ben più del 25,6% del 2006, con un saldo commerciale complessivo (export – import) positivo, attestato a 47 miliardi di € nel 2017 contro i 41 miliardi di € del 2014. I dati non consolidati per il primo semestre 2018 confermano la crescita degli scambi internazionali italiani, seppur con percentuali inferiori rispetto all'anno precedente.

Guardando più in dettaglio alla geografia dei traffici in quantità, riprendendo la relazione introduttiva della prima riunione del Partenariato della Logistica e dei Trasporti ed alcune analisi di centri studi ed osservatori (su dati ISTAT e Ministero dello Sviluppo Economico), il 57,6% degli scambi internazionali dell'Italia in tonnellate/anno avviene con il continente Europeo, il 12,3% con l'area MENA (Middle East and North Africa), l'11,4% con il Medio Oriente, l'8,7% con le Americhe e il 7,3% con il Far East e l'Oceania. Inoltre, dei soli traffici verso la UE a 28, che rappresentano il 43,2% del totale, il 72% transita attraverso i valichi alpini terrestri (stradali e ferroviari) e il 28% attraverso i porti. Il dettaglio dei transiti ai valichi alpini in milioni di tonnellate/anno per modo di trasporto al 2016 – ultimo rilevamento disponibile da fonti AlpInfo e RAM Spa – è riportato in Tabella 1.

Alcune stime non consolidate per il 2017 indicano un trend in leggera crescita, anche se soprattutto per il traffico ferroviario occorre considerare gli effetti di diversione osservati tra valichi svizzeri e austriaci per effetto dell'incidente del Rastatt di agosto 2017. In particolare, i valichi svizzeri sono complessivamente scesi a 38,81 milioni di tonnellate/anno, con una contrazione ferroviaria del 5,3%. Il valico del Brennero è invece accreditato di 50,7 milioni di tonnellate/anno complessive, con una crescita del traffico stradale maggiore di quella del traffico ferroviario, che pure ha beneficiato del predetto effetto diversione del Rastatt.

2.1.2 Traffici nazionali

La ripresa dei traffici merci nazionali è un dato di fatto, sottolineato da più fonti e richiamato anche in documenti recenti ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: un quadro di sintesi è riportato nella seguente Tabella 2, che include anche l'andamento del Prodotto Interno Lordo nello stesso periodo. In particolare, si assiste ad un interessante *decoupling* tra crescita dei traffici e andamento macroeconomico, con moltiplicatori almeno pari a 2 per tutti i

¹ Osservatorio Economico del Ministero dello Sviluppo Economico, statistiche della Banca d'Italia, schede Paese di Infomercati esteri, relazione introduttiva del Partenariato per la Logistica e i Trasporti istituito con L 205/17 (art 1 comma 585) e DM 40/18 del 13 febbraio 2018 e riunito per la prima volta il 31 maggio 2018.

modi di trasporto, e superiori a 6 per il Ro-Ro e per il cargo aereo. Appare quindi necessario prioritizzare adeguati investimenti a sostegno delle infrastrutture per le modalità di trasporto più utilizzate dai flussi in export, così da sostenere una ripresa trainata dalle performance esportative del Paese.

Tabella 1 – Traffici ai valichi alpini dell’Italia [milioni di tonn/anno], quote di ripartizione modale [%] e percentuale sul totale dei traffici alpini (2016)

Paese/valico	2016					
	strada		ferrovia		totale	
	quantità [Mtonn]	quota modale [%]	quantità [Mtonn]	quota modale [%]	quantità [Mtonn]	% su totale
Francia	39,10	92,4%	3,20	7,6%	42,30	22,0%
Ventimiglia	19,30	98,5%	0,30	1,5%	19,60	10,2%
Monginevro	0,50	100,0%	-	0,0%	0,50	0,3%
Frejus/Moncenisio	10,60	78,5%	2,90	21,5%	13,50	7,0%
Monte Bianco	8,70	100,0%	-	0,0%	8,70	4,5%
Svizzera	11,75	29,0%	28,70	71,0%	40,45	21,0%
Gran San Bernardo	0,45	100,0%	-	0,0%	0,45	0,2%
Sempione	1,10	7,6%	13,40	92,4%	14,50	7,5%
S.Gottardo	8,40	35,4%	15,30	64,6%	23,70	12,3%
S.Bernardino	1,80	100,0%	-	0,0%	1,80	0,9%
Austria	51,00	70,5%	21,30	29,5%	72,30	37,5%
Brennero	33,50	71,4%	13,40	28,6%	46,90	24,4%
Tarvisio	17,50	68,9%	7,90	31,1%	25,40	13,2%
Slovenia	35,20	93,9%	2,30	6,1%	37,50	19,5%
Gorizia	13,7	91,3%	1,30	8,7%	15,00	7,8%
Fernetti (Villa Opicina)	14,4	93,5%	1,00	6,5%	15,40	8,0%
Pese	3,2	100,0%	-	0,0%	3,2	1,7%
Rabuiese	3,9	100,0%	-	0,0%	3,9	2,0%
TOTALE	137,05	71,2%	55,50	28,8%	192,55	100,0%

Fonte: Elaborazione su dati AlpInfo e RAM Logistica Infrastrutture Trasporti Spa (2018).

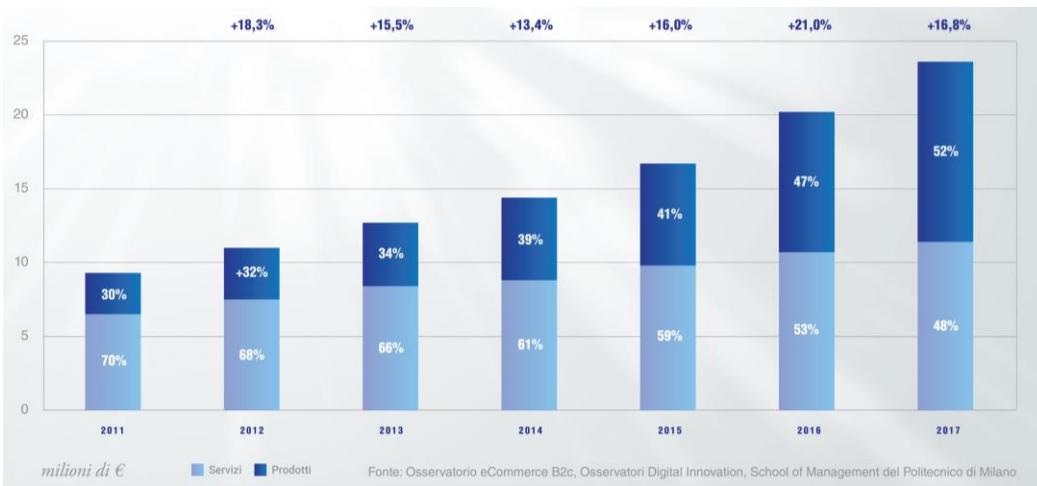
Tabella 2 – Andamento traffici merci per modo di trasporto in Italia 2014-2017 e confronto con fondamentali macroeconomici

modo di trasporto	anno				variazioni 2017-2014	
	2014	2015	2016	2017	%	CAGR (%)
cargo aereo [migliaia di tonn]	952	986	1043	1145	+20,2	+6,35
mare [milioni di tonn]	460,9	479,2	492,2	499,0	+8,3	+2,68
Ro-Ro	84,3	89,8	96,5	104,0	+23,5	+7,25
container	109,4	112,5	117,5	115,1	+5,2	+1,71
ferrovia [milioni di treni-km]	43,76	45,52	46,89	47,60	+8,78	+2,91
autostrade [miliardi di veicoli-km]	17,22	17,87	18,51	19,16	+11,3	+3,62
PIL [% su anno precedente]	+0,1 %	+1,0%	+0,9%	+1,6%	+3,6	+1,19

Fonte: Elaborazione su dati CONFETRA, RAM Logistica Infrastrutture Trasporti Spa, Assaeroporti, Rete Ferroviaria Italiana, AISCAT, Assoporti. Nota: dati sul trasporto ferroviario comprendono unicamente percorrenze su rete RFI, dati sul trasporto aereo al netto di prodotti postali e aviocamionato.

I suddetti dati si riflettono specularmente nelle *Note Congiunturali* che CONFETRA pubblica semestralmente. In particolare, il confronto 2017 rispetto al 2016 ha confermato che il nostro Paese ha agganciato saldamente la ripresa economica, con una fase di accelerazione iniziata

nel secondo semestre dell'anno. Una componente rilevante della ripresa ha riguardato il perdurare della crescita dell'e-commerce, che nel 2017 ha visto incrementare i *web shopper* italiani del 10% (raggiungendo quota 22 milioni) e gli acquisti da siti italiani del 17%. Complessivamente, gli acquisti *online* degli italiani da siti nazionali ed internazionali raggiungono i 23,6 miliardi di € e, per la prima volta, i prodotti superano i servizi (Figura 1): il panierino degli acquisti *online* italiani si sta lentamente avvicinando a quello rilevato nei principali mercati stranieri.



Fonte: Nota Congiunturale CONFETRA (2018).

Figura 1 – e-commerce: acquisti degli Italiani da siti internet 2011-2017

Riguardo alle aspettative per il secondo semestre 2018, oltre la metà delle imprese intervistate si attende che perdurino gli attuali livelli di crescita e il 41,5% prevede una ancor maggiore crescita dei traffici. Si rimanda a tal proposito per dettagli alle *Note Congiunturali* CONFETRA.

2.1.3 Alcune tendenze di mercato

I cicli di crisi e ripresa economica degli ultimi anni hanno modificato non solo la struttura e i volumi dei traffici merci nazionali e internazionali, ma anche il mercato dell'offerta dei servizi di trasporto e lo scenario competitivo delle imprese, tema di estrema rilevanza per CONFETRA e i suoi associati. Alcune sono le tendenze emerse in sede di dibattito partenariale e che si intende sottolineare nel *position paper*:

- nel settore del trasporto marittimo containerizzato, gli analisti sostengono che nel 2018 si accentueranno le tendenze già osservate nel 2017, con particolare riferimento alla concentrazione dei traffici container, con le prime dieci flotte portacontainer a coprire il 77% della capacità mondiale complessiva. Peraltro, con l'acquisizione di OOCL (Orient Overseas Container Line) da parte di Cosco e la nascita di ONE (Ocean Network Express), che riunisce i rami portacontainer delle tre maggiori compagnie giapponesi (K Line, MOL e NYK), la capacità di stiva delle dieci maggiori compagnie del settore container continuerà a crescere, nel corso del 2018, fino all'82,5%. Ormai, il mercato è determinato dalle scelte strategiche delle tre grandi *alliances*;
- anche nel trasporto marittimo di rotabili (Ro-Ro) sta rapidamente emergendo una tendenza alla concentrazione degli operatori, con una sempre maggior importanza degli armatori italiani a livello Mediterraneo. Al tempo stesso, l'ingresso di MSC nel settore, con servizi dal porto di Trieste verso la Turchia, apre ulteriori prospettive di mercato. Va infine sottolineata la sempre più stretta comodalità tra Ro-Ro e trasporto ferroviario, in particolare dal porto di Trieste e, in prospettiva, anche grazie al progressivo *upgrade* della rete ferroviaria, anche di Livorno e di Ancona e, più in

generale, di tutti i porti della penisola interessati da importanti traffici di rotabili;

- continua, nel trasporto stradale, la penetrazione di mercato degli operatori stranieri che – come osservato dal recente studio sul cabotaggio stradale realizzato da AIPCR Italia (Associazione internazionale permanente dei congressi della strada) su committenza dell'Albo dell'Autotrasporto – al 2017, detengono una quota di mercato del 60% nei transiti ai valichi alpini e del 41% ai porti, con tempi medi di permanenza nel territorio nazionale in quest'ultimo caso anche superiore alla settimana per il 22% dei veicoli stranieri. Emergono anche forme di cabotaggio irregolare, soprattutto lungo l'asse del Brennero e da/verso l'Est Europa;
- nel trasporto ferroviario, il mercato nazionale si va sempre più a prendere alla concorrenza: le imprese ferroviarie attive sono una ventina e la quota dell'ex monopolista, dopo una progressiva riduzione, ha visto un rilancio d'impresa a partire dal 2017. Anche il mercato storicamente meno appetibile, ossia quello da/verso il Sud Italia, ha visto incrementare il numero di imprese ferroviarie attive, da 8 del 2014 ad 11 del 2017, molto probabilmente anche grazie agli effetti del cosiddetto incentivo *sconto pedaggio*. Si guarda inoltre con interesse all'attivazione dei progetti di utilizzo della rete AC/AV per le merci, con le iniziative (pur diverse per mercato di riferimento e soluzione tecnica) di Mercitalia e Interporto Servizi Cargo;
- il comparto del trasporto cargo aereo sta rispondendo con grande dinamicità alle difficoltà congiunturali e alle incertezze derivanti dalle politiche protezionistiche e commerciali che le grandi potenze economiche mondiali sembrano voler perseguire, almeno nel breve termine.

2.2 Pianificazione e programmazione nazionale: quadro di riferimento

2.2.1 Obiettivi, strategie e strumenti

La pianificazione nazionale di settore si orienta prioritariamente sul Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), introdotto dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 secondo la logica del sistema a rete e definito nella sua attuale versione dall'Allegato al Documento di Economia e Finanza del 2017. La rete SNIT comprende infrastrutture lineari e puntuali, e si suddivide in SNIT di 1° livello e SNIT di 2° livello, definita in sintesi secondo quanto riportato nella seguente Tabella 3.

Gli obiettivi, le strategie e le scelte di pianificazione e programmazione infrastrutturale a livello nazionale per il trasporto merci e la logistica, relativi al periodo 2015-2018 e riferiti prevalentemente alla rete SNIT di 1° livello, sono declinati in tre tipologie di documenti, utilizzati come riferimento per la ricognizione alla base del *position paper*:

- atti di pianificazione e programmazione ufficiali:
 - Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (2015) e successivi provvedimenti attuativi (DPCM 26/8/2015 pubblicato in GU 250/2015, DLgs 169/16, DLgs 232/2017, DM 18/11/2016 "risorsa mare");
 - Allegato al Documento di Economia e Finanza 2016: Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica;
 - Allegato al Documento di Economia e Finanza 2017: Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali;
 - Allegato al Documento di Economia e Finanza 2018: Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica.
- documenti programmatici di indirizzo politico:
 - Contratto di programma per il Governo del cambiamento (2018);
 - Linee programmatiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (trascrizione dell'audizione al Senato della Repubblica del Ministro on. Toninelli, disponibile su

sito web del Ministero) (2018).

- risultanze di attività di condotta partenariale a livello nazionale e territoriale:
 - *discussion paper* “Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci: intermodalità, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche” (2016) e relative norme di attuazione (L 96/17 di conversione del DL 50/17);
 - Protocollo di intesa per l’attuazione delle iniziative strategiche del sistema logistico del nord ovest (2016);
 - *position paper* “Azioni per il rilancio del Cargo Aereo” (2017);
 - *position paper* “Stati generali della logistica del Nord-Est” (2017);
 - documenti conclusivi dei tavoli di lavoro delle Aree Logistiche Integrate (Quadrante sud-orientale della Sicilia, Polo logistico di Gioia Tauro, Sistema pugliese, Logistica campana, Quadrante occidentale Sicilia) (2018).
- contratti di programma dei gestori/concessionari di infrastrutture:
 - Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I) di Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Alla data di redazione del *position paper*, vige ancora il CdP-I di RFI 2012-2016, aggiornato a più riprese nel 2015 e nel 2016. La bozza di contratto di programma 2017-2021, siglata in data 1/8/2017, ha ottenuto parere favorevole del CIPE il 7/8/2017 (delibera 66/2017) pubblicata in GU 83/18, ed è stata resa pubblica in ottemperanza al D.Lgs. 112/2015. L’iter approvativo non si è ancora concluso ed è una delle attività su cui è attualmente impegnato il nuovo Governo;
 - Contratto di Programma 2016-2020 di ANAS, approvato dal CIPE il 7/8/2017 (delibera 66/17) e operativo dal 27/12/2017 (decreto interministeriale MIT/MEF).

Tabella 3 – Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT) di 1° e 2° livello: definizione per le infrastrutture per il trasporto merci e la logistica

MODALITÀ	SNIT 1° LIVELLO	SNIT 2° LIVELLO
ferrovie	rete SNIT 2001 (solo direttive lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (core e <i>comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti e aeroporti	tutte le restanti tratte ferroviarie
strade autostrade	rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (core e <i>comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, e distretti industriali	tutte le restanti strade di competenza statale
porti	15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) definite dal DM 169/16, comprendenti 57 porti di rilevante interesse nazionale ²	-
aeroporti	16 aeroporti strategici, nodi della rete TEN-T core	restanti 22 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti

Fonte: elaborazione su Allegato al DEF 2017.

La lettura trasversale dei predetti documenti identifica un insieme di interventi infrastrutturali,

² Di recente è stata annunciata la costituzione di una Autorità di Sistema Portuale per lo Stretto di Messina, scorporata da quella di Gioia Tauro, il che ne porterebbe il numero a 16.

finalizzati allo sviluppo dell'accessibilità interna e internazionale del territorio nazionale da/verso i mercati produttivi e di consumo, sintetizzati in quattro strategie rilevanti definite nell'Allegato al Documento di Economia e Finanza del 2016: infrastrutture utili, snelle e condivise; integrazione modale e intermodalità; valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente; sviluppo urbano sostenibile. Il sistema integrato di infrastrutture e servizi oggetto di pianificazione è coerente con la triplice accezione di sostenibilità ambientale, sociale, economica, riconosciuta a livello UE.

Per il trasporto merci e la logistica, le predette strategie si traducono nelle seguenti scelte infrastrutturali:

- completamento degli itinerari stradali e ferroviari nazionali del Sistema Integrato Nazionale dei Trasporti (SNIT);
- sviluppo del sistema dei valichi alpini ferroviari, per connettere l'Italia ai mercati europei continentali e in sinergia con lo sviluppo del sistema portuale nazionale;
- sviluppo del sistema portuale nazionale e delle relative connessioni stradali e ferroviarie, a servizio dei mercati produttivi e di consumo nazionali e in proiezione internazionale per valorizzare il ruolo dell'Italia nello scenario competitivo globale;
- sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e delle relative connessioni, a sostegno innanzitutto della mobilità passeggeri, ma con ricadute anche per il cargo aereo;
- interventi sul sistema stradale per il decongestionamento dei nodi urbani, al fine di perseguire la giusta gerarchizzazione e separazione tra i traffici di attraversamento (*in primis* quelli merci) e quelli relativi alla mobilità urbana.

In accordo con la normativa europea di settore, l'intermodalità strada-mare e strada-ferrovia, in ottica di comodalità, sono ritenute elementi qualificanti della politica dei trasporti di settore, e dunque prioritarie nella definizione delle scelte infrastrutturali, di semplificazione e di incentivazione.

Le nuove Linee Programmatiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2018 non richiamano esplicitamente i documenti e l'articolato programmatico di *Connettere l'Italia*: esse si soffermano invece direttamente su alcuni ambiti prioritari (mobilità sostenibile, grandi opere, sicurezza stradale, digitalizzazione, modifica codice dei contratti pubblici, porti, autotrasporto, ANAS-Ferrovie, concessioni autostradali). Per alcuni di essi, emerge una decisa continuità con l'impianto di *Connettere l'Italia*, per altri invece emerge una differenza sostanziale, soprattutto su alcune rilevanti scelte infrastrutturali.

Un aspetto rilevante da sottolineare ai fini del *position paper* è rappresentato dal principio di perseguire la realizzazione di opere infrastrutturali utili, snelle e condivise, ribadito peraltro dalle linee programmatiche del Ministero. Ciò significa, nella pratica:

- per nuove opere, seguire le Norme per la programmazione e progettazione (DL 50/16) e le Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (emanate nel 2016 in ottemperanza al DL 228/11 art. 8), ricorrendo ove possibile ad innovazioni metodologiche e tecnologiche in fase progettuale;
- per opere il cui iter progettuale e/o realizzativo sia già avviato:
 - relativamente a lotti/parti non ancora avviati e non soggetti ad obblighi giuridicamente vincolanti, intervenire con *project review/project optimization*, finalizzate alla revisione tecnico-funzionale del progetto, per aumentarne i benefici attesi a parità di costi di investimento e/o ridurne i costi a parità di benefici attesi. Può profilarsi dunque in questo caso una revisione della fattibilità economico-finanziaria complessiva di un progetto, al fine di ridimensionarne in parte o per interno il finanziamento già stanziato;
 - relativamente a opere già in realizzazione o con obblighi giuridicamente vincolanti, pur non rispondenti al contesto pianificatorio attuale e/o non giustificabili sotto il

profilo tecnico/economico, verificare innanzitutto se il costo del fermarsi – incluse le eventuali penali di interruzione contratti e i costi di controversie – non risulti superiore al costo residuo di realizzazione dell'opera. Le opere che ricadono in questa fattispecie sono numerose e spesso controverse, progettate e decise molti anni fa, in contesti di mercato non più attuali e spesso senza adeguate e/o aggiornate analisi trasportistiche e economico/finanziarie a supporto.

Le operazioni di *project review/project optimization* condotte con questo approccio nel periodo 2015-2017, secondo dati ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti riportati nel bilancio di Connettere l'Italia di aprile 2018, hanno consentito di risparmiare in media il 68% rispetto al costo iniziale degli interventi interessati per quanto attiene alle strade, mentre per le ferrovie alcuni dati parziali indicano un risparmio medio del 32,8% rispetto agli importi originari (Tabella 4).

Tabella 4 – Risparmi da *project review* (concluse e in corso) ad aprile 2018, valori in Miliardi di €

	<i>project review</i>	
	concluse/in corso	da avviare
strade e autostrade	25,1	3,3
ferrovie	13,0	6,0
porti	2,6	-
totale	40,7	9,3

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, aprile 2018.

Il quadro complessivo di pianificazione/programmazione infrastrutturale condotto nel periodo 2015-2018, a valle delle operazioni di revisione di cui in Tabella 4, è descritto nel paragrafo 2.2.2 quale punto di partenza, mentre alcuni spunti di riflessione sulle prime scelte di merito del nuovo Governo sono riportate nel paragrafo 2.2.3.

2.2.2 Programmi e interventi infrastrutturali negli Allegati al DEF 2017 e 2018

L'Allegato al Documento di Economia e Finanza del 2017 identifica 108 programmi strategici per le varie modalità di trasporto e per le città metropolitane, relativi alla rete SNIT di 1° livello, classificandoli in funzione della maturità dell'intervento/programma in invarianti (58%), *project review* (13%) e progetto di fattibilità (29%).

Per quanto attiene al trasporto merci e alla logistica, sono individuati nello specifico di ciascun modo di trasporto programmi/interventi relativi alle seguenti strategie:

- **ferrovie** - Le strategie specificamente dedicate al trasporto merci riguardano il completamento dei valichi alpini e il raccordo dei relativi corridoi con i porti, e lo sviluppo di corridoi merci di sagoma, modulo e peso assiale secondo gli standard europei. Si prevedono anche interventi puntuali di ultimo/penultimo miglio per il potenziamento prestazionale di alcuni terminali ferroviari;
- **strade e autostrade** - Si identificano alcuni interventi per il potenziamento della capacità autostradale, per la rimozione di colli di bottiglia, per il decongestionamento delle tratte urbane e per l'incremento di accessibilità ad alcuni poli industriali;
- **sistema marittimo-portuale e interportuale** - Si prevedono 9 programmi prioritari per la portualità e 1 per gli interporti, citando a titolo di esempio alcuni porti su cui è necessario intervenire con specifici programmi, senza però entrare nel dettaglio della indicazione dei singoli interventi e della loro maturità progettuale. Per i porti, le successive richieste formulate dalle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) per accesso al finanziamento del fondo per i progetti di fattibilità ed approvate nella riunione della Conferenza di Coordinamento dei Presidenti delle AdSP in data 31 gennaio 2018, rappresentano di fatto il parco progetti di riferimento;

- **aeroporti** - È previsto un programma di sviluppo del cargo aereo, che comprende gli interventi volti ad aumentare attrattività e competitività del cargo aereo e che identifica interventi infrastrutturali relativi allo sviluppo di nuova capacità e alla risoluzione di colli di bottiglia.

In coerenza, i Contratti di Programma (o le relative bozze in caso di procedura di approvazione in corso) con i Concessionari stradali, autostradali e ferroviari sono stati allineati con tali interventi e programmi. Per ciascun programma/intervento, l'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2018 predisposto dal precedente Governo illustra il costo dell'opera (eventualmente a valle della *project review*) e, per ciascuna *project review* completata/in corso indica le linee salienti di revisione tecnica ed economica cui il programma/intervento è stato sottoposto. Il quadro complessivo risultante del costo delle opere e del relativo finanziamento (disponibile e/o previsto in allocazione fino al 2033) è riportato nella seguente Tabella 5.

Tabella 5 – Copertura finanziaria dei programmi/interventi di cui all'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2017, indicata nell'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2018 (valori in Miliardi di €)

	investimenti	risorse*	fabbisogno residuo	copertura*
SNIT 1° livello	133,9	103,1	30,8	77%
strade ed autostrade	40,4	35,0	5,4	87%
ferrovie	65,3	42,6	22,7	65%
città metropolitane	22,2	19,7	2,5	89%
porti	2,4	2,2	0,2	92%
aeroporti	3,6	3,6	0,0	100%
SNIT 2° livello	47,7	34,3	13,4	72%
strade	18,3	16,6	1,7	91%
ferrovie	29,4	17,7	11,7	60%
totale	181,6	137,4	44,2	76%

Fonte: Allegato al Documento di Economia e Finanza 2018, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (*Connettere l'Italia – Bilancio di fine mandato*), RAM Logistica Infrastrutture Trasporti Spa, dati aggiornati ad aprile 2018.

* disponibile o in allocazione con orizzonte temporale 2033.

In particolare, sulla base di dati RAM Spa e del bilancio di fine mandato di *Connettere l'Italia*, la ripartizione per fonti di finanziamento dei 137,4 Miliardi di € delle risorse è così articolata:

- 82,7 miliardi di € di risorse pubbliche previste fino al 2032. Di queste, 34 miliardi di € sono allocati nel *Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese* (art. 1, c.1072, L205/17). In particolare, la Legge di Bilancio 2017 ha previsto una dotazione iniziale di circa 21 miliardi di €, a cui si sono aggiunti 13 miliardi di € nella Legge di Bilancio del 2018. Inoltre, ulteriori 23,73 miliardi di € provengono dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), suddivisi in 11,5 miliardi di € del primo piano operativo MIT, 6,37 miliardi di € dei due successivi addendum e 5,90 miliardi di € nei patti territoriali relativi alle infrastrutture. I restanti finanziamenti pubblici allocati provengono da altre fonti, in particolare la Legge di Bilancio 2016 per 17,4 miliardi di €. Naturalmente, la disponibilità di cassa di tali allocazioni dipende dai decreti di riparto annuali;
- 25 miliardi di € di risorse private e oneri da tariffa;
- 29,7 miliardi di € di finanziamenti antecedenti il 2015.

2.2.3 Iniziative di pianificazione e programmazione del nuovo Governo

La fotografia illustrata nel paragrafo precedente, relativa al mese di aprile 2018 e non ancora emendata alla data di redazione del presente *position paper*, subirà fisiologiche modifiche in sede di predisposizione della Legge di Bilancio per il 2019 e dei relativi allegati, quando cioè il nuovo Governo inizierà ad allineare le sue scelte di pianificazione/programmazione

infrastrutturale con le relative dotazioni finanziarie. A tal proposito, il Contratto per il Governo del Cambiamento e le nuove Linee Programmatiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti forniscono alcune indicazioni generali in merito alle scelte infrastrutturali e pianificatorie per i trasporti e la logistica.

In particolare, le principali indicazioni per il trasporto merci e la logistica appaiono in linea con le strategie e i programmi/interventi richiamati nel paragrafo 2.2.2, con particolare riferimento all'allargamento delle *catchment areas* dei porti basato su reti ad alta capacità, alla semplificazione documentale e nuove tecnologie, agli aumenti di capacità delle reti di trasporto terrestre, allo *switch* modale tra gomma e ferro. Le Linee Programmatiche pubblicate il 1 agosto 2018 sul sito web del Ministero contengono due riferimenti diretti al trasporto merci e alla logistica:

- il primo si riferisce alle misure per la portualità, rispetto alla quale si conferma in sostanza la necessità di puntare all'intermodalità ferroviaria come elemento decongestionante e di incremento della *catchment area* dei porti in ottica *gateway*. Sono inoltre pienamente coerenti con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 le iniziative di diversificazione delle tipologie di traffici merci, non puntando solo sul container, e di sburocratizzazione e digitalizzazione della catena del trasporto. Interessante è anche il riferimento alla pianificazione dello spazio marittimo;
- il secondo è relativo all'autotrasporto, per il quale si ribadisce la necessità di combattere il fenomeno del cabotaggio e di razionalizzare la normativa sui trasporti eccezionali. Si dichiara inoltre la volontà di ricostituire la Consulta per l'Autotrasporto e di confermare i meccanismi di rimborso degli aumenti dell'accisa sul gasolio per i mezzi meno inquinanti.

Un importante riferimento indiretto al trasporto merci è rappresentato invece dalla volontà di rivedere e riconsiderare alcune "grandi opere" che hanno diretta rilevanza per il sistema di trasporto merci e logistica nazionale e per la sua proiezione internazionale. In tal senso, le linee programmatiche citano, a titolo non esclusivo, "... tra le altre la Gronda autostradale di Genova, l'aeroporto di Firenze, la Pedemontana Lombarda, oltre al complesso della cosiddetta linea dell'Alta Velocità che comprende tra le altre le opere relative al Terzo Valico, il nodo di Firenze, il collegamento tra Brescia e Padova e la tratta Torino-Lione". A tal proposito, l'unico intervento citato esplicitamente nel Contratto per il Governo del Cambiamento è la Torino-Lione, sulla quale ci si impegna a "ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia".

Nel mese di luglio 2018 si è insediato, presso la nuova Struttura Tecnica di Missione del MIT, un gruppo di lavoro per la revisione di alcune grandi opere, che procederà attraverso l'applicazione di analisi benefici-costi e analisi finanziarie, in attuazione di tale volontà programmatica. Pertanto, da un punto di vista di approccio, ciò rappresenta un elemento di continuità con il passato recente nel metodo di selezione delle opere, distinguendo tra invarianti e *project review*/progetti di fattibilità, e conducendo analisi quantitative sulla base di metodologie e strumenti indicati nelle Linee Guida di Valutazione degli Investimenti Pubblici. Nel merito, con spirito collaborativo e proattivo coerente con i principi di condotta partenariale, CONFETRA auspica l'avvio di un confronto sulla base delle considerazioni generali illustrate nel Capitolo 3 e sulle proposte di dettaglio nel Capitolo 4 del presente *position paper*, ribadendo la sua volontà di collaborare per il rilancio della accessibilità e della competitività infrastrutturale del Paese.

3 La vision di CONFETRA: strategie e interventi rilevanti

3.1 Quadro complessivo

Il mondo imprenditoriale rappresentato da CONFETRA ritiene in generale condivisibili e prioritarie le azioni di pianificazione e programmazione delle infrastrutture per il trasporto merci e la logistica nel periodo 2015-2018, richiamate nel paragrafo 2.2.2 e in parte implicitamente confermate nelle nuove Linee Programmatiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2018, richiamate nel paragrafo 2.2.3.

In generale, occorre perseguire l'obiettivo strategico di ottimizzare l'accessibilità del territorio nazionale ai mercati di produzione e consumo e di sostenerne quindi la ripresa stabile e di garantire certezza nei tempi di realizzazione e dunque nei relativi finanziamenti. Partendo da questo presupposto, sono cinque le direzioni di sviluppo su cui CONFETRA vuole porre l'attenzione ed avviare un dialogo costruttivo e propositivo:

- completare il percorso di pianificazione e programmazione avviato con l'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2016, finanziando e realizzando nel più breve tempo possibile i *progetti di fattibilità* delle opere a tal fine indicate negli Allegati al Documento di Economia e Finanza del 2017 e 2018;
- confermare la realizzazione degli interventi e dei programmi invarianti o sottoposti a *project review/project optimization* e già elencati negli Allegati al Documento di Economia e Finanza del 2017 e 2018, senza ripetere analisi in buona parte già effettuate e disponibili o, ancor più, riconsiderare l'impianto complessivo di alcune scelte pianificatorie. Laddove invece tali analisi si ritengano imprescindibili, soprattutto in ottica di *project optimization*, occorre avviare un processo partecipativo di confronto durante la fase di decisione;
- prioritizzare, di concerto con i territori, gli enti pubblici preposti e le cabine di regia sovraffornate, i finanziamenti per il completamento e/o la realizzazione delle opere già indicate nella programmazione di settore, privilegiando innanzitutto il completamento di infrastrutture lineari e puntuali lungo i corridoi TEN-T e la rete SNIT di 1° livello, avviando in particolare un processo partecipato e condiviso per la redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- nel contempo, con la massima velocità, definire il quadro di approvazione delle opere e le regole di gestione degli appalti, così da rendere effettivamente disponibili e spendibili i finanziamenti, superando le difficoltà emerse in tal senso negli ultimi mesi;
- predisporre, soprattutto per la realizzazione delle opere ferroviarie atte al miglioramento delle prestazioni del trasporto merci, un piano di *deployment*, per indicare gli orizzonti temporali di implementazione (anche parziale) delle opere, e un piano di lavorazioni che impatti il meno possibile sulla fruibilità in itinere delle infrastrutture, per consentire alle imprese di programmare attività e investimenti, e non subire pesanti ripercussioni negative durante le fasi di cantiere.

Pur essendo il *position paper* centrato sulle infrastrutture, CONFETRA riconosce il ruolo preminente che le iniziative immateriali (semplicificazioni normative, burocratiche, documentali, digitalizzazione dei processi, incentivazione) hanno nello sviluppo sostenibile e strutturale del sistema di trasporto merci e logistica del Paese, e si è attivata con numerose iniziative anche in questi ambiti. La rivoluzione digitale in atto ha infatti velocizzato i processi, e l'economia digitale ha avvicinato mercati che prima non avrebbero potuto incontrarsi: per il mondo del

trasporto e della logistica si sono aperte prospettive inimmaginabili, a condizione che le imprese stiano al passo con idonei investimenti e adeguata formazione. In quest'ottica, è indispensabile che venga rispettata la tabella di marcia della *Strategia Italiana per la banda ultralarga* approvata nel 2015, che prevede la copertura entro il 2020 dell'85% della popolazione con infrastrutture in grado di veicolare servizi a velocità pari e superiore a 100 Mbps, nonché l'accesso a Internet almeno a 30 Mbps per tutta la popolazione, in coerenza con l'Agenda Europea 2020. È altresì fondamentale il processo di innovazione delle Pubbliche Amministrazioni che passa per la digitalizzazione dei processi e il riuso dei dati. In questo ambito l'Italia è sicuramente all'avanguardia con l'Agenzia delle Dogane e Monopoli che, prima delle altre dogane europee, ha investito in progetti di innovazione digitale ed oggi è ai primi posti nell'implementazione del programma *E-Customs* del Codice Unionale³, che mira alla progressiva dematerializzazione delle operazioni doganali. Per le sue caratteristiche innovative il sistema informatico doganale AIDA (Automazione Integrata Dogane Accise), con cui il settore spedizione e logistica colloquia quotidianamente, è infatti uno dei sistemi doganali più avanzati nell'UE. Una tappa determinante è stata la completa digitalizzazione delle dichiarazioni di import ed export e dei *Cargo Manifest* navi e aerei che ha consentito lo sviluppo di un sistema automatizzato di gestione dei rischi efficiente ed efficace.

L'Agenzia ha inoltre assunto il ruolo di coordinatore telematico nell'ambito dello Sportello Unico Doganale, attivo dal 2008, ora in procinto di evolvere nello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) con una competenza estesa a tutti i controlli merce in entrata e in uscita per l'ottimizzazione del processo di sdoganamento in capo a tutte le Amministrazioni interessate.

La riconoscizione delle esigenze e dei fabbisogni infrastrutturali e la successiva individuazione di un insieme di interventi per ciascuna modalità di trasporto, condotte presso le imprese rappresentate da CONFETRA, hanno consentito di ricostruire un parco fabbisogni e progetti rispetto al quale avviare una interlocuzione con i decisori pubblici ai vari livelli. Gli obiettivi generali in cui fabbisogni e progetti possono essere classificati, e che sottendono alla visione complessiva di sistema che CONFETRA fa propria, sono i seguenti:

- aumento della *catchment area* dei porti nord-Tirrenici e nord-Adriatici, con opportuni progetti ferroviari di corridoio e di nodo, che consentano innanzitutto di valorizzare al massimo gli investimenti svizzeri nei tunnel di base (progetto *AlpTransit*) e, in generale, sui corridoi TEN-T;
- risoluzione di colli di bottiglia puntuali e di direttrice sulla rete stradale e autostradale nazionale, con interventi mirati al *bypass* di nodi urbani congestionati e all'incremento di accessibilità di zone strategiche del territorio per il trasporto merci e per la logistica;
- adeguamento della rete ferroviaria agli standard di prestazione europea, con interventi sia sulla rete ferroviaria SNIT di 1° livello sia in corrispondenza di nodi e terminali, e completamento delle scelte strategiche degli itinerari prioritari per i treni merci (ad es. dal porto di La Spezia);
- potenziamento delle prestazioni del *cargo aereo* da/verso i mercati internazionali;
- risoluzione del *gap* di accessibilità interno e di connessione nazionale/internazionale del Mezzogiorno d'Italia.

Alcune considerazioni di sintesi del confronto partenariale interno a CONFETRA, per ciascuno dei predetti obiettivi, sono riportate nei seguenti paragrafi; le 14 opere più rappresentative e di interesse rispetto agli obiettivi sono invece descritte, in formato di scheda, nel capitolo

³ I passi avanti fatti dall'Agenzia in questi ultimi anni sono riconosciuti da tutti: circa il 93% degli esiti delle bolle doganali viene oggi rilasciato entro 5 minuti. Un tassello decisivo di questo progresso è stato il *fascicolo elettronico*, attraverso cui vengono fatte pervenire agli uffici doganali per via telematica con operatività H24 i documenti relativi alla merce da sdoganare in porto ancora prima che la navi sbarchi, in coordinamento con il sistema delle Capitanerie di Porto (cosiddetto *sdoganamento in mare*).

successivo del *position paper*.

Inoltre, nel definire fabbisogni e priorità infrastrutturali, e nel richiedere con forza certezza di tempi di finanziamento, programmazione dei lavori di realizzazione e tempistiche di completamento, non si possono non richiamare tre necessità:

- la prima è completare e snellire il quadro normativo di riferimento, in particolare i meccanismi di interazione tra soggetti pubblici nel corso dei processi autorizzativi e decisionali. Come accennato nell'introduzione, la sentenza 74/2018 della Corte Costituzionale impone il ricorso alle intese con gli enti territoriali sulla distribuzione delle risorse del Fondo Investimenti per le Infrastrutture, qualora i settori destinatari rientrino nelle materie di competenze regionali. Pur riconoscendo il ruolo fondamentale delle Regioni nei processi di pianificazione, ciò determina *de facto* un aggravio procedurale e conseguenti allungamenti temporali non trascurabili, come evidenziato di recente per lo sblocco dei fondi per il trasporto pubblico locale e le ferrovie non connesse. Inoltre, occorre rendere operativi alcuni aspetti del Nuovo Codice Appalti (L 50/16 e s.m.i.) ancora non disciplinati da decreti attuativi. In tal senso, si guarda con interesse alla consultazione pubblica recentemente lanciata su alcuni aspetti del codice e a scadenza prevista per il 30 settembre 2018, auspicando al tempo stesso che ciò non si traduca in un ulteriore allungamento del tempo di incertezza del quadro normativo di riferimento. Infine, sarebbe utile che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti formalizzasse e razionalizzasse per tutti i settori del trasporto la procedura di presentazione di proposte di opere infrastrutturali, dalla fattibilità al finanziamento, come recentemente già avvenuto per il settore portuale nell'ambito della Conferenza Nazionale dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale;
- la seconda è rafforzare il coordinamento e l'interazione tra scelte di pianificazione nazionale e Paesi esteri e istituzioni comunitarie. In primo luogo, visti i disallineamenti già emersi in sede di Allegato al Documento di Economia e Finanza del 2017 tra rete SNIT di 1° livello e rete *core-comprehensive* UE, si ritiene importante e prioritario avviare fin da subito un confronto di merito sulla proposta di revisione della proiezione nazionale della rete *core* europea TEN-T, che dovrà essere portato a termine nel 2023. In parallelo, occorre con più forza definire di concerto con la UE il perimetro della normativa degli aiuti di stato in genere (si pensi alla procedura di infrazione avviata per il mancato pagamento delle imposte da parte delle Autorità di Sistema Portuale) e, nello specifico, rispetto alle necessità di cofinanziamento di opere infrastrutturali in partenariato pubblico-privato. Infine, occorre presidiare le azioni pianificatorie degli altri Stati Membri UE, per ottimizzare e valorizzare le scelte pianificatorie italiane: si pensi alle recenti problematiche emerse lungo l'asse del Brennero, con il contingentamento dei veicoli pesanti da parte dell'Austria e i problemi di capacità infrastrutturale in Baviera, che potrebbero condizionare l'efficacia degli investimenti italiani lungo il corridoio;
- la terza, e forse più importante, per lo spirito e il ruolo di CONFETRA e di tutto il panorama associativo nazionale di settore, è la necessità di confermare ed utilizzare in piena continuità il percorso partecipativo avviato nel 2015 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dando continuità e struttura a momenti quali il Tavolo di Partenariato per la logistica ed i trasporti e la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, evitando al tempo stesso duplicazioni inutili.

3.2 Considerazioni per modo di trasporto

3.2.1 Ferrovie

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, gli investimenti contenuti nello schema (non ancora approvato alla data di redazione del *position paper*) dell'ultimo Contratto di Programma – parte investimenti 2017-2021 di Rete Ferroviaria Italiana (CdP-I RFI 2017-2021) rappresentano un

importante pacchetto di interventi nella direzione del perseguitamento degli obiettivi di cui al paragrafo precedente, in particolare sia per migliorare la *catchment area* dei porti nord Tirrenici e nord Adriatici sia per adeguare la rete SNIT di 1° livello alle prestazioni del treno europeo. D'altra parte, come ricordato nel capitolo 2, il traffico ferroviario merci è stato protagonista di una notevole ripresa dal 2014, grazie anche agli investimenti in programmazione ed in atto sulla rete ferroviaria e nei nodi logistici e alle misure incentivanti e di semplificazione messi in campo.

Il primo punto chiave su cui CONFETRA intende porre l'attenzione è proprio quello relativo all'approvazione definitiva del CdP-I RFI 2017-2021, il cui schema ha ottenuto parere favorevole del CIPE con delibera del 7 agosto 2017, registrata dalla Corte dei Conti il 6 aprile 2018. La rapida conclusione dell'iter approvativo è infatti condizione necessaria per la realizzazione di molte opere, per lo stanziamento dei fondi e, in definitiva, per la capacità di spesa in infrastrutture ferroviarie del Paese. Vi sono ulteriori elementi importanti su cui CONFETRA intende porre l'attenzione, in particolare:

- si condivide appieno la scelta strategica di puntare sulla *cura del ferro* per la accessibilità sostenibile su larga scala dei porti italiani, con interventi innanzitutto nei porti di Genova, Livorno e Trieste;
- si ribadisce la necessità di continuare a puntare il più possibile sulle connessioni ferroviarie alpine dell'Italia – in particolare sul valico del Brennero – e sul Terzo Valico, che deve essere visto come un necessario tassello sull'asse ferroviario che dalle banchine del porto di Genova arriva alla Svizzera e oltre;
- vi sono alcune decisioni strategiche su itinerari/corridoi ancora da definire, in particolare per quanto riguarda le connessioni ferroviarie del porto della Spezia, relativamente alla scelta del potenziamento della Pontremolese o in alternativa dell'itinerario Pisa-Firenze-Bologna, rispetto ai quali occorre avviare e concludere al più presto la progettazione di fattibilità;
- gli interventi puntuali di potenziamento e adeguamento dei terminali ferroviari merci sono spesso di scala “ridotta” rispetto al punto di vista del Contratto di Programma – parte Investimenti di RFI, nel quale ad esempio è indicata una sola voce generica di allocazione risorse per interventi di penultimo miglio⁴ (si veda paragrafo 4.7). La recente iniziativa di RFI di coinvolgimento degli *stakeholders* per la definizione di priorità di investimento in progetti di penultimo miglio va in tale direzione⁵: occorre auspicabilmente una maggior capienza finanziaria per questa iniziativa e, in parallelo, va affrontato il tema della copertura finanziaria di tutti gli interventi di ultimo/penultimo miglio oggetto dei numerosi protocolli di intesa siglati negli ultimi due anni tra RFI ed importanti gestori di nodi/terminali portuali e interportuali a livello nazionale. In generale, occorre poi velocizzare la realizzazione di tali interventi, il caso del terminale di Milano Smistamento è emblematico in tal senso (si veda paragrafo 4.8);
- in sinergia con il punto precedente, va ricordato che numerosi interventi nei terminali ferroviari ricadono all'interno del sedime privato di gestori/operatori, dunque al di fuori del perimetro progettuale e di finanziamento pubblici. Peraltro, in molti casi essi sono pienamente giustificabili in relazione all'obiettivo di garantire prestazioni europee per i treni sull'intera catena del trasporto ferroviario. Purtroppo, in tali situazioni lo Stato non può intervenire con cofinanziamenti se non a valle di interlocuzioni con la UE finalizzate a verificare che non si configurino come aiuto di Stato al gestore/operatore del nodo/terminale, ovvero al riconoscimento dello status di aiuto compatibile con i Trattati Europei (artt. 87-89). Sarebbe quindi opportuno un approccio strutturato al tema, motivando alla UE la compatibilità con la normativa sugli aiuti di Stato e argomentando

⁴ Per interventi di *penultimo* miglio si intendono quelli nei terminali, relativamente alla parte di sedime di proprietà di RFI, mentre per quelli di *ultimo* miglio si intendono gli interventi su sedime privato (ad es. sui binari di carico/scarico all'interno di terminali intermodali privati).

⁵ Progetto “RFI penultimo/ultimo miglio”, aprile 2018.

sulla possibilità di “accesso pubblico” per i terminali comunque gestiti da privati. Ciò lascerebbe comunque fuori alcuni raccordi privati di rilevante importanza, per i quali si potrebbe pensare (estendendo ovviamente la possibilità a tutti i nodi) di riconoscere la componente ferroviaria dei terminali come *asset* produttivi in senso ampio, creando possibilità di cofinanziamenti congiunti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dello Sviluppo Economico;

- permangono alcune forme di incertezza sulla data di completamento di alcune opere (Terzo Valico dei Giovi, adeguamento linea storica Bologna-Firenze), rispetto alle quali occorre confermare/aggiornare le tempistiche dichiarate negli anni scorsi da RFI e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche in relazione alle necessità di cantiere e di schedulazione dei lavori;
- in coerenza con il punto precedente, le imprese rappresentate da CONFETRA, che operano direttamente o indirettamente nel settore del trasporto ferroviario, hanno sperimentato e stanno sperimentando difficoltà operative rilevanti nella programmazione e nella gestione quotidiana dei loro traffici, per effetto della concentrazione delle attività di cantiere in orario notturno (laddove sarebbe invece necessario disporre di piena capacità dell’infrastruttura per il trasporto merci) e delle recenti normative di sicurezza della Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. L’indisponibilità di capacità o l’allungamento delle tracce con conseguente aggravio di straordinario per il personale e di impatto sulla turnazione di mezzi e macchine, hanno infatti effetti significativi sui costi operativi e sulla competitività delle imprese ferroviarie. Tale tema appare in particolare molto delicato relativamente agli interventi sulla Bologna-Firenze.

Occorre poi porre fortemente l’attenzione sulla proroga/ridefinizione degli incentivi al trasporto ferroviario (*sconto pedaggio* e *Ferrobonus*), per i quali è necessario assolutamente avviare tutte le relative procedure di riconferma e rifinanziamento per tempo. Tale urgenza è particolarmente rilevante per lo *sconto pedaggio* che, avviato nel 2015 su base triennale, più un’opportunità positivamente colta di proroga biennale, avrà nel 2019 il suo ultimo anno di validità, dopodiché la sua eventuale e necessaria reintroduzione dovrà essere comunque nuovamente vagliata in sede europea. Per il *Ferrobonus* il meccanismo è lo stesso, ma con tempistiche meno stringenti, visto che è stato avviato ad agosto 2017. La fine di questo ciclo di incentivazione potrà inoltre fornire l’occasione per una attenta analisi degli impatti delle misure e delle eventuali criticità di implementazione registrate, così da apportare anche eventuali aggiustamenti nel nuovo auspicabile ciclo di incentivazione.

3.2.2 Porti

Il sistema marittimo-portuale è stato oggetto di radicali cambiamenti negli ultimi anni, ed è già caratterizzato a livello nazionale da un coordinamento di scelte di pianificazione portuale per effetto delle attività della Conferenza Nazionale dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. D’altra parte, le Autorità di Sistema Portuale hanno recentemente aggiornato il loro parco progetti nell’ambito di una ricognizione di richieste di finanziamento per la redazione di progetti di fattibilità, a valere sul fondo progettazione, che di fatto includono tutti i progetti rilevanti di settore.

Le imprese rappresentate da CONFETRA ritengono utile, con riferimento agli indirizzi di pianificazione dei porti italiani, segnalare quanto segue:

- occorre prioritariamente risolvere i problemi di accessibilità stradale e ferroviaria dei porti nord Tirrenici e nord Adriatici, per massimizzarne la *catchment area* nazionale e soprattutto internazionale, sia per il segmento container sia per il segmento Ro-Ro, e segnatamente, a titolo di esempio non esaustivo:
 - per il porto di Genova: incremento di accessibilità stradale, sia per l’accesso al terminal di Vado Ligure sia per la realizzazione del *bypass* urbano (Gronda di

Genova), e incremento di accessibilità ferroviaria attraverso interventi sia di linea (Terzo Valico) sia di nodo. Il tragico crollo del ponte Morandi ha in tal senso rivelato tra l'altro nella sua drammaticità la scarsa resilienza delle reti stradali e ferroviarie di adduzione ai terminal del porto;

- per il porto di Trieste: portare a compimento il progetto di creazione della rete di terminali ferroviari portuali (*on-dock* e *near-dock*) e interportuali regionali, valorizzando il progetto già candidato a valere sulla piattaforma EU-China dell'Unione Europea.
- si concorda sulla non necessità di intervenire con ulteriore incremento di capacità sui terminal container, considerando anche i progetti già in corso o in via di affidamento, e piuttosto di avviare una ricognizione sistematica della possibilità di aumentare la capacità dei terminali esistenti attraverso la riduzione del *dwell time* dei contenitori;
- vale la pena potenziare le infrastrutture e la accessibilità stradale dei terminali per i traffici Ro-Ro.

Infine, un elemento di rilevanza per la programmazione e la pianificazione delle infrastrutture su cui CONFETRA intende avviare un ragionamento di merito è relativo, da un lato, alla formalizzazione (e laddove possibile allo snellimento) delle procedure di presentazione e approvazione dei progetti candidati dalle Autorità di Sistema Portuale.

CONFETRA auspica infine l'avvio di un tavolo di coordinamento nazionale di tutte le iniziative infrastrutturali *smart* e *green* delle singole Autorità di Sistema Portuale e delle corrispondenti opportunità di (co)finanziamento, oggi spesso polverizzate e non coordinate tra i vari Ministeri competenti.

3.2.3 Strade

La programmazione delle infrastrutture stradali declinata negli Allegati al Documento di Economia e Finanza del 2017 e 2018, e coerentemente particolarizzata nel Contratto di Programma di ANAS 2016-2020, è valutata positivamente dalle imprese rappresentate da CONFETRA, in particolare relativamente agli interventi di risoluzione di colli di bottiglia in rete (es. incremento numero corsie autostradali) e nei nodi (es. bypass urbani), e soprattutto alla rilevante entità di stanziamenti destinati alla manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente.

Infatti, un elemento di particolare rilevanza, reso di stretta attualità dai recenti eventi di Genova, con effetti sulle attività delle imprese di autotrasporto, è proprio quello della manutenzione del patrimonio stradale nazionale e delle sue opere d'arte (ponti, cavalcavia, ecc.), che vedrà nei prossimi anni significativi investimenti e interventi diffusi sul territorio nazionale, come positivamente e prioritariamente indicato dal Ministro in recenti interventi pubblici. Per essi valgono le medesime considerazioni proposte per il trasporto ferroviario, ovvero definizione di un programma di *deployment* con priorità e tempistiche certe, e una cantierizzazione dei lavori compatibile con la piena fruibilità delle infrastrutture anche in orario notturno. Al tema delle infrastrutture stradali e della loro manutenzione si intreccia quello dei trasporti in condizioni di eccezionalità, per i quali sarebbe opportuno avviare il prima possibile una attività di semplificazione procedurale finalizzata da un lato ad armonizzare e semplificare l'iter autorizzativo e, dall'altro, a garantirne un maggiore e più efficace controllo e pianificazione degli instradamenti, anche a vantaggio di sicurezza e contribuendo ad evitare incidenti come quelli purtroppo recentemente verificatisi.

CONFETRA pone inoltre l'accento su due opere stradali/autostradali che hanno più volte incontrato opinioni contrastanti e che, pur già oggetto di revisione nella precedente legislatura ai sensi del Nuovo Codice degli Appalti, sono state inserite nell'elenco delle opere da sottoporre a ulteriore *project review* dal nuovo Governo: l'autostrada Pedemontana Lombarda e la Gronda di Ponente di Genova, rispettivamente trattate nei paragrafi 4.3 e 4.14. Infine, occorre richiamare il completamento dell'autostrada A33 Asti-Cuneo, indicata nei documenti

di pianificazione della passata legislatura come “programma prioritario in *project review*” con indicazione della necessità di rivedere il progetto piano-altimetrico per ridurre i costi e velocizzarne la realizzazione; in tal senso, appaiono rassicuranti le recenti dichiarazioni pubbliche del Ministro.

3.2.4 Aeroporti

Le iniziative infrastrutturali e immateriali a sostegno del cargo aereo sono state oggetto di un recente confronto partenariale, conclusosi alla fine del 2017 con la pubblicazione del già citato *position paper* per il potenziamento del trasporto aereo delle merci a sostegno delle filiere produttive di eccellenza del nostro Paese e per garantire adeguati *transit times* richiesti dal mercato.

CONFETRA non ha particolari esigenze infrastrutturali da segnalare, se non rimarcare la necessità di completamento del “programma prioritario aeroporti n°2: sviluppo del cargo aereo” contenuto nell’Allegato al Documento di Economia e Finanza del 2018, che prevede per un costo di 108 M€ interamente finanziato da tariffa, incrementi di “*dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l’integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia*”. In questo contesto, si segnala l’importanza prioritaria del progetto polo logistico a Malpensa.

3.2.5 Interporti

Per quanto attiene agli interporti, il complesso iter di discussione attorno al disegno di legge di riforma del settore interportuale e la circostanza che esso non sia ancora approvato, evidenzia come sia ancora necessaria una interlocuzione operativa e finalizzata tra il mondo interportuale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In particolare, su questo aspetto, CONFETRA ritiene utile circostanziare il perimetro della discussione e finalizzarla distinguendo tra componente intermodale/ferroviaria e componente logistico/immobiliare degli interporti. Per la prima, si ricade nella programmazione dei nodi per il trasporto ferroviario merci di cui si è detto nel paragrafo 3.2.1, per la seconda invece si coinvolgono profili di pianificazione territoriale a varie scale geografiche e si ricade nel contesto più ampio della pianificazione delle infrastrutture logistiche sul territorio. In quest’ultimo caso, ovviamente, si tratta di dover avviare un percorso generale, cui CONFETRA intende contribuire, sempre nello spirito della condotta partenariale.

3.3 Selezione e *project review* delle infrastrutture

La volontà di basarsi su approcci e metodi quantitativi per supportare con la massima razionalità le decisioni di pianificazione e programmazione è meritoria, e caratterizza in maniera distintiva il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, primo dicastero a dotarsi di aposite linee guida di valutazione. È quindi assolutamente positivo e condivisibile, come già argomentato in precedenza, l’impianto generale di approccio del nuovo Governo nel solco di quanto già portato a termine nella precedente legislatura, con molte *project review/project optimization* già terminate ed un risparmio complessivo per le casse pubbliche di circa 40 miliardi di €.

Rispetto a tale approccio, ed in particolare con riferimento alla più volte citata volontà di riferirsi ad analisi benefici-costi ed analisi finanziarie a sostegno delle decisioni, si ritiene che, pur nella omogeneizzazione di approccio delle Linee Guida di valutazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esista un non trascurabile margine di soggettività nei modelli matematici e negli strumenti previsionali utilizzati in questi contesti, soprattutto nel caso di modelli di interazione trasporti-territorio, rilevanti in contesti in cui la variazione di accessibilità indotta dal progetto rappresenti un *game changer* per il territorio.

Le decisioni in materia di infrastrutture di trasporto e logistica devono essere correttamente supportate da analisi quantitative, alle quali si deve sovrapporre un momento politico di sintesi e decisioni sinergiche e sistemiche, coerenti con una visione complessiva. Con ciò, ovviamente, non si vuole sminuire il ruolo della *project review* – anzi, più correttamente in molti casi della *project optimization* – si vuole piuttosto evidenziare che anche la fase di (ri)valutazione dei progetti debba essere oggetto di confronto partenariale, per giungere ad una soluzione partecipata e per quanto possibile condivisa.

CONFETRA intende su questo porre l'accento su alcune considerazioni a margine, non meno importanti:

- il ripensamento, il cambio di direzione più o meno netto rispetto al passato, sono il sale della democrazia e della sana alternanza di idee e forze politiche. Ciò detto, non bisogna dimenticare la necessità di costruire e mantenere credibilità istituzionale nel mercato, e quindi permettere alle imprese che operano nel mercato e che investono capitali privati di calibrare le loro scelte strategiche sulla certezza (o meno) di sviluppo infrastrutturale del Paese. Guardando al corridoio TEN-T Genova-Rotterdam, la principale differenza tra il *Northern Range* e il Mediterraneo è proprio nella certezza di contesto che una impresa di logistica olandese o tedesca hanno attorno a sé, rispetto ad un analogo *player* italiano;
- quale corollario del punto precedente, occorre sempre ricordare che un robusto, articolato e coordinato sistema di incentivazione delle varie modalità di trasporto costituisce un transitorio ideale per il mercato, nell'attesa di risolvere le criticità strutturali che rendono il Paese meno competitivo a livello europeo. Confermare *marebonus* per il trasporto marittimo, *ferrobonus* e *sconto pedaggio* per il trasporto ferroviario e incentivi per l'autotrasporto sostenibile nei tempi e negli stanziamenti rappresenta un importante punto di confronto tra CONFETRA e i decisori pubblici. Inoltre, si auspica anche un confronto sulle modalità generali di incentivazione, per pervenire ad una ulteriore ottimizzazione della loro efficacia;
- in un Paese in cui la maggior parte del tempo di realizzazione delle opere passa attraverso procedure amministrative e infiniti passaggi burocratici, il valore di un progetto già di fatto approvato è un elemento, quindi, da non sottovalutare nel processo decisionale, soprattutto quando da più parti si ritiene necessario riprendere ad investire in infrastrutture;
- gli avvenimenti recenti hanno evidenziato una carenza di personale tecnico nelle Pubbliche Amministrazioni, un deficit di competenze prodotto in buona parte dalle *spending review* e dai blocchi del *turn over* degli scorsi anni, per cui molto spesso vi è difficoltà ad esprimere progettualità di livello in tempi ragionevoli, e tutte le necessarie attività di raccordo tra livelli di decisione pubblica (esecuzione e manutenzione delle opere infrastrutturali in primis) ne risultano sostanzialmente impoverite. Una prima necessaria azione trasversale dovrebbe quindi riferirsi al ripristino di tali competenze in tutti i livelli rilevanti della Pubblica Amministrazione. Ciò vale innanzitutto per la manutenzione del patrimonio stradale italiano, in larga parte al di fuori del perimetro dei Concessionari Autostradali e di ANAS. A tal proposito, si guarda con interesse alla recente volontà dichiarata dal Ministero in merito all'aumento della pianta organica dei suoi ingegneri.

4 Check-up sullo stato di attuazione di infrastrutture strategiche

Il presente capitolo illustra più in dettaglio, in forma di schede sintetiche, lo stato di pianificazione/programmazione, finanziamento e realizzazione di alcune infrastrutture strategiche, che CONFETRA ha collegialmente identificato come tali, in coerenza con le traiettorie di sviluppo ed i fabbisogni declinati nel capitolo 3. Non si tratta dunque di una ricognizione esaustiva: essa va piuttosto intesa quale insieme di opere particolarmente cruciali per la loro capacità di cambiare le condizioni di mercato e di contesto in cui le imprese rappresentate da CONFETRA (e non solo) operano e che, in definitiva, rappresentano *game changers* per il miglioramento dell'accessibilità interna e internazionale per il nostro Paese, verso gli obiettivi strategici già declinati nella pianificazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il comun denominatore della selezione è che la nuova stagione di pianificazione del Ministero, iniziata nel 2015 e descritta nel capitolo 2, ha disegnato un assetto in buona parte condivisibile, che però deve essere migliorato e modificato laddove necessario – completando innanzitutto le *project review* indicate negli stessi documenti – e sostenuto con i finanziamenti necessari, risolvendo le criticità procedurali emerse nei mesi scorsi. Una proficua interlocuzione di metodo e di merito con il Ministero rappresenta il naturale e auspicabile veicolo per questo scopo, e CONFETRA ribadisce la sua assoluta disponibilità a svolgere un ruolo proattivo e partecipativo nei modi e nei tempi che saranno definiti.

La ricognizione dello stato di attuazione del disegno pianificatorio degli Allegati ai Documenti di Economia e Finanza dal 2016 al 2018 e delle nuove Linee Programmatiche del Ministero, ripresa nelle schede progetto di seguito illustrate, può essere riassunta in tre gruppi di opere/interventi:

- opere in realizzazione, su cui vi è condivisione di vedute e di approccio, per le quali è necessario monitorare il rispetto del cronoprogramma dei lavori, per evitare ritardi e conseguenti ripercussioni di mercato per gli utilizzatori di quelle infrastrutture, e garantire le necessarie coperture finanziarie per il loro completamento, laddove necessarie;
- opere non ancora in realizzazione o in realizzazione parziale (per lotti funzionali o costruttivi), per le quali è ancora più urgente giungere ad una definizione condivisa e ad un percorso certo di rapida approvazione e realizzazione, superando anche i problemi di carattere finanziario o procedurale/amministrativo eventualmente presenti;
- poche, di solito grandi, opere, dove “grandi” è spesso sinonimo di contestazione e *overdesign*, che rappresentano una risposta – oggettivamente in alcuni casi non corretta – ad un fabbisogno di mobilità merci e di accessibilità per la competitività delle imprese e dei mercati assolutamente reale e necessaria per il Paese, che dunque non può permettersi di rinunciare a soddisfare tali fabbisogni a causa di discussioni sulle opere stesse. Per queste, quindi, nei vincoli imposti dal perimetro degli obblighi giuridicamente vincolanti e del costo del fermarsi o del non fare, è necessario concludere al più presto le *project review* laddove ancora in corso e comunque pervenire ad una soluzione condivisa che dia certezza di tempi e di risorse: il mercato e le aziende che vi operano ne hanno bisogno.

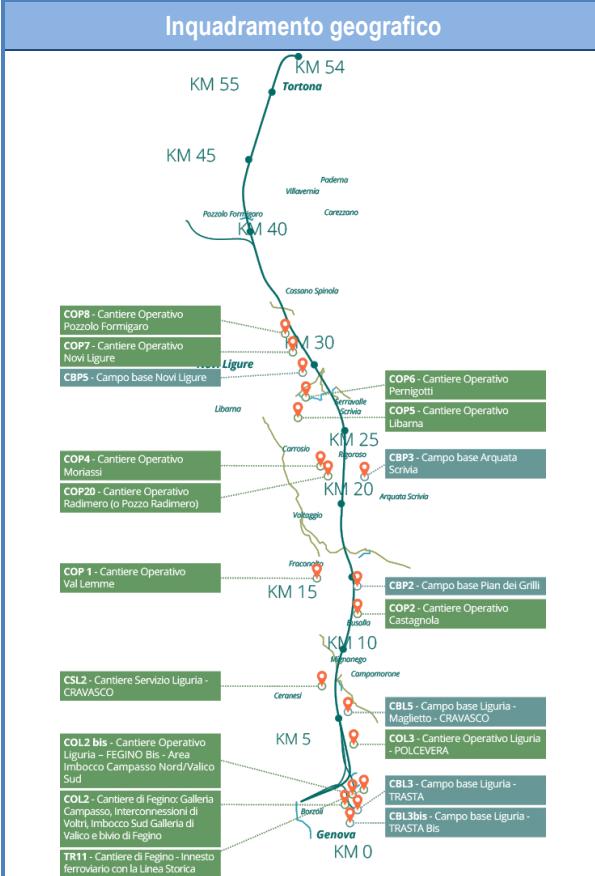
Ciò premesso, nelle schede seguenti si illustrano le seguenti opere:

- Galleria ferroviaria dei Giovi (Terzo Valico di Genova)
- Interventi ferroviari nel nodo di Genova

- Autostrada A36 Pedemontana Lombarda
- Linea ferroviaria di alta velocità di rete Napoli-Bari
- Interventi per il porto di Trieste
- Progetto *Darsena Europa* e interventi ferroviari per il porto di Livorno
- Interventi ferroviari diffusi di ultimo/penultimo miglio
- Terminale ferroviario Milano Smistamento
- Adeguamento prestazioni linea storica Bologna-Firenze
- Progetto *Malpensa Cargo District e Logistics District*
- Completamento SS 106 Jonica
- Terminal container nei porti di Genova e Savona-Vado
- Tunnel ferroviario di base del Brennero e nodo di Verona
- Gronda di Ponente di Genova

La struttura della scheda, per ciascuna opera, illustra sinteticamente inquadramento trasportistico e fabbisogni, inquadramento geografico, rilevanza strategica per le imprese rappresentate da CONFETRA, inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione, costi di realizzazione e coperture finanziarie, ed infine una sintesi delle criticità/richieste segnalate da CONFETRA per interazione con i decisori pubblici.

4.1 Galleria ferroviaria dei Giovi (Terzo Valico di Genova)

Inquadramento trasportistico e fabbisogni	Inquadramento geografico
<p>Il <i>Terzo Valico di Genova</i> è un nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità di rete/alta capacità tra Genova e Piemonte/Lombardia, con un tracciato di 53 km, di cui 36 km in galleria, e 12 km circa di interconnessioni, con pendenza massima del 12%. Sono previste inoltre opere complementari sia nel nodo di Genova sia lungo le direttive verso Piemonte e Lombardia a nord del Posto Movimento Arquata Libarna. Il Terzo Valico si inserisce nel Corridoio Reno-Alpi della rete TEN-T core, nell'ambito del quale realizza il completamento della "ferrovia di pianura" attraverso le Alpi, in uno con i grandi tunnel di base Svizzeri del progetto <i>AlpTransit</i>. L'opera consentirà il transito di treni merci, con prestazioni migliori (lunghezza e peso) rispetto allo scenario attuale, sulle relazioni dalle banchine del porto di Genova verso Milano e Novara e verso i valichi Svizzeri.</p> <p>Ciò consente di ampliare la <i>catchment area</i> del porto di Genova e la quota modale della ferrovia. In tal senso, il Terzo Valico è parte di un sistema integrato di interventi sulla portualità, sulle reti ferroviarie e sui terminali ferroviari intermodali terrestri del Nord-Ovest italiano che mira a creare condizioni necessarie per l'ottimizzazione della competitività e dell'accessibilità di questa parte del Paese.</p>	 <p>Map illustrating the route of the Terzo Valico di Genova, showing its connection to the Ligurian and Scrivia rivers, and various construction sites (COP, CBP, CSL, COL, CBL) along the line.</p> <p>Key locations marked on the map include: KM 54 (Tortona), KM 45, KM 40 (Pozzo Formigaro), KM 30, KM 25, KM 20 (Arquata Scrivia), KM 15, KM 10, KM 5, and KM 0 (Genoa). The map also shows the Ligure and Scrivia rivers, and various construction sites (COP, CBP, CSL, COL, CBL) along the line.</p> <p>Fonte: COCIV SpA</p>

Rilevanza strategica CONFETRA
<p>La strategicità dell'opera va inquadrata nel completamento del corridoio Reno-Alpi, che avrà caratteristiche e prestazioni di una ferrovia di pianura, consentendo un significativo recupero di competitività della modalità ferroviaria sulle relazioni dal porto di Genova verso Piemonte/Lombardia ed Europa. Considerando che, anche senza ulteriori slittamenti, l'opera sarà in esercizio ben dopo l'ultimazione del corridoio svizzero (galleria di base del Gottardo già completata nel 2016 e galleria del Monte Ceneri in esercizio previsto al 2020), va fatto tutto il possibile per assicurare il rispetto del cronoprogramma dei lavori entro i tempi stabiliti. In caso contrario, lo scostamento temporale rispetto al completamento del corridoio sul versante svizzero comporterà una riduzione di competitività del sistema portuale ligure nei confronti dei porti Nord-europei, non solo rispetto ai mercati d'Oltralpe, ma anche verso quelli del Nord Italia. L'opera, inoltre, va inquadrata in una visione di sistema ed è quindi da considerarsi parte inscindibile di un pacchetto di interventi che comprende investimenti infrastrutturali sul nodo ferroviario di Genova, sui terminali <i>inland</i> di Piemonte e Lombardia, sulle reti ferroviarie del Nord-Ovest e sul porto di Genova (lato terra, con incremento di capacità container, e lato mare, con interventi di razionalizzazione dell'accessibilità marittima).</p>

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione
<p>L'iter progettuale e realizzativo dell'opera è estremamente complesso e articolato nel tempo, a partire dal 2001. L'opera è suddivisa in 6 lotti costruttivi non funzionali, è inserita nello schema di CdP-I 2017-2021 di RFI ed è indicata dall'Allegato al DEF 2018 come intervento ferroviario prioritario invariante. L'Allegato al DEF 2018 indica la conclusione di una <i>project review</i> che ha portato allo stralcio dello <i>shunt</i> di Novi Ligure e al miglioramento delle connessioni col nodo di Genova e con le linee per Torino, Novara, Milano e Piacenza. Sono inoltre previste opere di adeguamento linee esistenti a modulo e sagoma e ulteriori opere di mitigazione e risanamento.</p> <p>È avviata la realizzazione di 4 dei 6 lotti costruttivi. A maggio 2018 risulta completato il 32% delle attività di scavo, con avanzamento al 40% previsto entro fine 2018. Il cronoprogramma dei lavori prevede la messa in esercizio entro i primi mesi del 2023, a seguito dell'iter di approvazione dello stralcio dello <i>shunt</i> di Novi Ligure, approvato dal CIPE nel dicembre 2017. In passato, il cronoprogramma è stato rivisto più volte con slittamenti in</p>

avanti per la necessaria riassegnazione di alcuni lotti e per esigenze tecniche legate alla complessità intrinseca dell'opera.

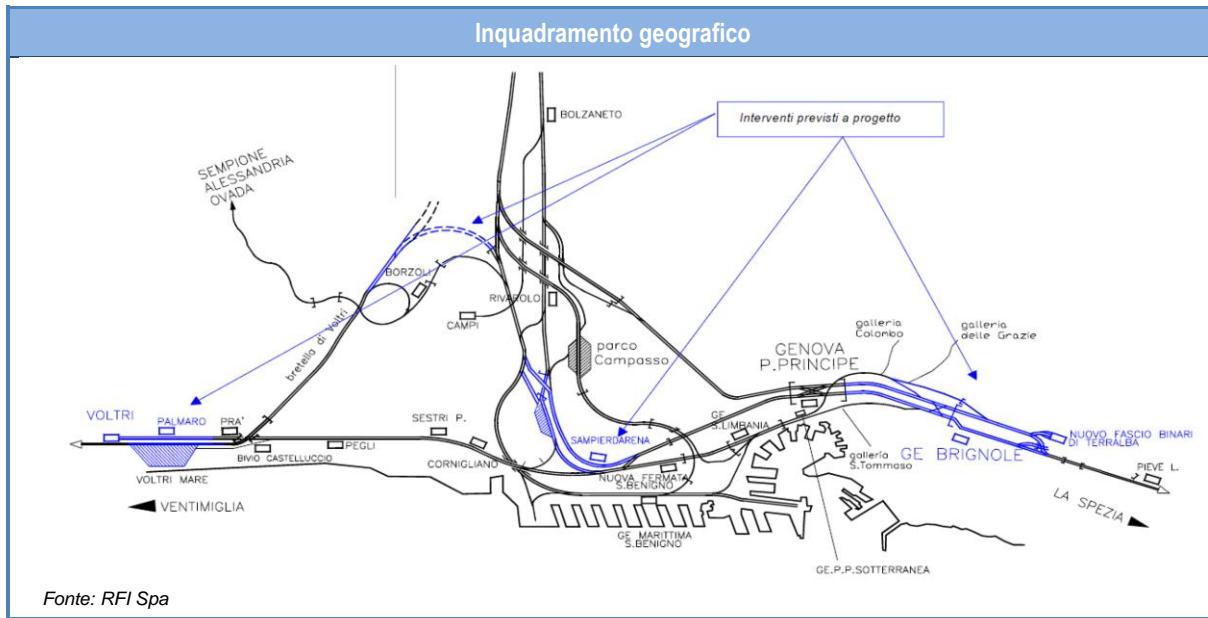
Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

Le informazioni più recenti su costi, finanziamento e copertura dell'opera sono desumibili dall'Allegato al DEF 2018 e dallo schema CdP-I RFI 2017-2021. Secondo la prima fonte, il costo complessivo dell'opera è fissato in 6158 M€ di cui 5367 M€ di risorse disponibili ed un fabbisogno residuo di 791 M€, interamente legato al 6° lotto costruttivo: è importante sottolineare che nel CdP-I RFI 2012-2016 la copertura finanziaria risultava di soli 3817 M€. Secondo RFI, l'opera ha un costo di 6200 M€ (limite superiore di spesa fissato dal CIPE con delibera 84/2010) e dunque un fabbisogno residuo di 833 M€ per il 6° lotto costruttivo; la differenza è imputabile agli effetti della *project review*. La copertura dei 5367 M€ disponibili è garantita con fondi del Ministero dell'Economia e delle Finanze per 4202 M€, dal Fondo di Sviluppo e Coesione per 100 M€ e con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per 1065 M€. Il CIPE del 22/12/2017 ha autorizzato l'avvio dei lavori per il 6° lotto costruttivo e la assegnazione di 833 M€, subordinandoli al rifinanziamento del *Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale* nella Legge di Bilancio 2018 e alla specifica indicazione nel DPCM di riparto.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- Sebbene le analisi trasportistiche e economico/finanziarie condotte in fase di pianificazione dell'opera non appaiano a posteriori robuste e pienamente condivisibili, studi più recenti (Università Bocconi, 2015) indicano in circa 185 M€/anno i benefici per gli operatori economici europei derivanti dal completamento del corridoio Reno-Alpi in Italia per il solo segmento container, e in circa 6 miliardi di € il ritardo del *time to market* della parte italiana del corridoio Reno-Alpi. È poi argomentabile che, in uno scenario di non realizzazione, lo sviluppo dei traffici merci del porto di Genova sarebbe di fatto severamente limitato, almeno per alcuni segmenti di mercato, e che la eventuale realizzazione di servizi passeggeri veloci sulla linea cosiddetta Succursale tra Genova e Milano-Torino produrrebbe una significativa riduzione di capacità disponibile per i treni merci. CONFETRA ribadisce quindi la assoluta necessità di portare a termine l'opera nei modi e nei tempi stabiliti.
- Lo stato realizzativo dell'opera è già ad oltre il 30% delle attività di scavo, e di ciò occorre tener conto: CONFETRA ritiene che ciò rappresenti un indubbio profilo di irreversibilità della decisione. Inoltre, le imprese rappresentate da CONFETRA ribadiscono la strategicità dell'opera quale condizione necessaria per il recupero di competitività della modalità ferroviaria merci e per l'allargamento della *catchment area* del porto di Genova.
- Tale condizione necessaria non può che rendersi operativa al più presto possibile, visto il già sicuro ritardo rispetto al completamento del corridoio *AlpTransit*, per cui si ritiene assolutamente prioritario completare il percorso di allocazione della copertura finanziaria, già peraltro pari all'80% dell'opera, anche per il 6° lotto costruttivo, ed evitare ogni ulteriore slittamento del cronoprogramma e dell'entrata in esercizio dell'opera. A tal fine, occorre procedere al più presto con la contrattualizzazione delle attività di costruzione non ancora assegnate.
- Poiché si deve guardare a tale opera in ottica di sistema, occorre valutare con attenzione la sinergia con interventi che risolvano colli di bottiglia di prestazione ferroviaria nel nodo di Genova (fino ai fasci di binari interni al sedime portuale, si veda scheda successiva) e nel Lombardo-Piemontese. In particolare, si richiama l'attenzione sulla necessità di perseguire una ottimale razionalizzazione degli itinerari di instradamento e del modello di esercizio della rete di terminali *inland* (San Bovo, Rivalta Scrivia, ...) senza che si determinino colli di bottiglia prestazionali, in termini di velocità e capacità.

4.2 Interventi ferroviari nel nodo di Genova



Inquadramento trasportistico e fabbisogni

Gli interventi ferroviari nel nodo di Genova sono costituiti da un insieme di infrastrutture e potenziamenti tecnologici, sia in linea sia sugli scali merci e relative connessioni con i terminali portuali. In particolare, come da Allegato al DEF 2018 e da schema di CdP-I RFI 2017-2021, gli interventi invarianti previsti riguardano quattro ambiti:

- quadruplicamento della relazione Voltri-Sampierdarena, attraverso il completamento della variante di tracciato fra Voltri e Pegli e realizzazione della nuova fermata a Palmaro, prolungamento della bretella di Voltri con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera, e la creazione di itinerari indipendenti presso la stazione di Sampierdarena per i flussi di traffico est-ovest e quelli nord-sud;
- sestuplicamento della relazione tra le principali stazioni del nodo (Genova Piazza Principe e Genova Brignole) attraverso il prolungamento delle esistenti gallerie a singolo binario C. Colombo e San Tomaso e sistemazione degli impianti di Genova Brignole e Terralba, dove sarà realizzata una nuova fermata;
- potenziamento dell'impianto merci di Voltri Mare ad uso del porto di Genova Voltri e del Parco Campasso, impianto retro portuale, nel contesto generale delle opere di collegamento tra il sistema portuale di Genova con le linee ferroviarie dei Giovi;
- rifacimento dell'apparato di circolazione di Genova Piazza Principe.

Costituiscono naturale completamento di tali interventi, alcune opere/sistemazioni dell'infrastruttura ferroviaria da realizzarsi nel sedime della Autorità di Sistema Portuale, e declinati in un protocollo di intenti siglato tra le parti interessate nel 2017. Inoltre, nel giugno 2018 un protocollo tra RFI e Autorità di Sistema Portuale ha definito l'operatività di interventi per ulteriori 35 milioni di €.

Nel complesso, gli interventi consentiranno la connessione alla Galleria dei Giovi (Terzo Valico) tramite la bretella di Voltri, la separazione funzionale delle tipologie di traffico (lunga percorrenza, regionale/metropolitano, merci), la razionalizzazione della capacità per il traffico merci e la possibilità di formare treni a modulo europeo (740 m) dai fasci di arrivo/partenza dei terminali portuali.

Rilevanza strategica CONFETRA

Gli interventi previsti rappresentano il terminale della direttrice SNIT di 1° livello Liguria-Alpi, proiezione nazionale del corridoio TEN-T Reno-Alpi. Da un punto di vista funzionale, dunque, essi fanno parte di un unico disegno strategico teso a realizzare una alternativa intermodale altamente efficiente e competitiva lungo la direttrice dai porti liguri verso l'Europa Centrale. D'altra parte, le scelte pianificatorie nazionali recenti hanno riconosciuto efficienza e competitività dell'inoltro terrestre via ferrovia quale elemento necessario al sistema portuale italiano (e ligure *in primis*) per competere con i porti Nord-Europei, rispetto ai mercati sia internazionali di Svizzera e Germania meridionale sia nazionali di Piemonte, Lombardia e Veneto. I fabbisogni cui tali interventi rispondono riguardano l'eliminazione di colli di bottiglia, la risoluzione di interferenze da commistione di diversi segmenti di traffico, nonché l'ottimizzazione delle prestazioni dei terminali ferroviari portuali e delle relative

connessioni tra loro e con la rete nazionale, così da consentire l'esercizio di treni a standard europeo e di razionalizzare le manovre ferroviarie. Si tratta, in sostanza, di un intervento inscindibile da tutti gli altri investimenti infrastrutturali lungo il corridoio Reno-Alpi, con importanti effetti anche sulla resilienza della rete.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

Nell'Allegato al DEF 2018 gli interventi ferroviari del nodo di Genova sono classificati come interventi prioritari invarianti ferroviari per complessivi 738 M€ (incluso il collegamento ferroviario con l'aeroporto), come interventi invarianti di città metropolitana per 38 M€ (adeguamento tecnologico del nodo ferroviario), e come interventi da sottoporre a progetto di fattibilità all'interno del sedime portuale (fabbisogno di incremento e razionalizzazione di accessibilità e capacità ferroviaria a servizio dei terminal portuali: ristrutturazione parco Fuori Muro, spostamento viadotto stradale a cura della Autorità di Sistema Portuale per il nuovo PRG ferroviario e raddoppio binario di Voltri). In coerenza, nello schema di CdP-I RFI 2017-2021 gli interventi Voltri-Sampierdarena, Genova Piazza Principe-Genova Brignole e riassetto impianti Voltri, Sampierdarena e Brignole sono inseriti come invarianti sotto la dicitura "Voltri-Brignole" per 642 M€ interamente finanziati, ed anche l'intervento su Genova Campasso è interamente finanziato per 26 M€. L'*upgrading* tecnologico del nodo di Genova è inserito con un costo di 154 M€, di cui appena 24 M€ disponibili. Il protocollo di intesa del giugno 2018 tra RFI e Autorità di Sistema Portuale ha definito interventi finalizzati all'adeguamento del collegamento ferroviario fra il Parco Rugna-Bettolo e il bivio S. Limbania, che dà continuità agli interventi in corso da parte di RFI per il collegamento del porto con il parco ferroviario del Campasso, così da poter trasportare container *high cube* attraverso la galleria Molo Nuovo. È anche prevista in una seconda fase la progettazione e la realizzazione di una nuova stazione nella zona dell'attuale parco ferroviario di Fuorimuro con binari a modulo europeo (750 m),

Per quanto attiene alla realizzazione, la Voltri-Brignole è completata per circa il 40% della 1^a fase identificata nello schema di CdP-I RFI 2017-2021, che comprende: variante Pegli-Voltri, 1^a fase PRG Voltri, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e PRG Sampierdarena, sestuplicamento Genova Piazza Principe-Genova Brignole. Una recente revisione del progetto da parte di RFI, in ottica di riduzione dei costi, ha portato alla eliminazione di alcuni scavalchi (salti di montone) optando per soluzioni a raso, rendendo possibile il completamento del progetto per il 2021. La effettiva realizzazione della soluzione progettuale presenta comunque profili di complessità, in particolare per quanto riguarda il modello di esercizio (interazione tra i segmenti di traffico) e le prestazioni finali dei vari itinerari merci, soprattutto dai terminali ferroviari a servizio del porto storico di Genova.

Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

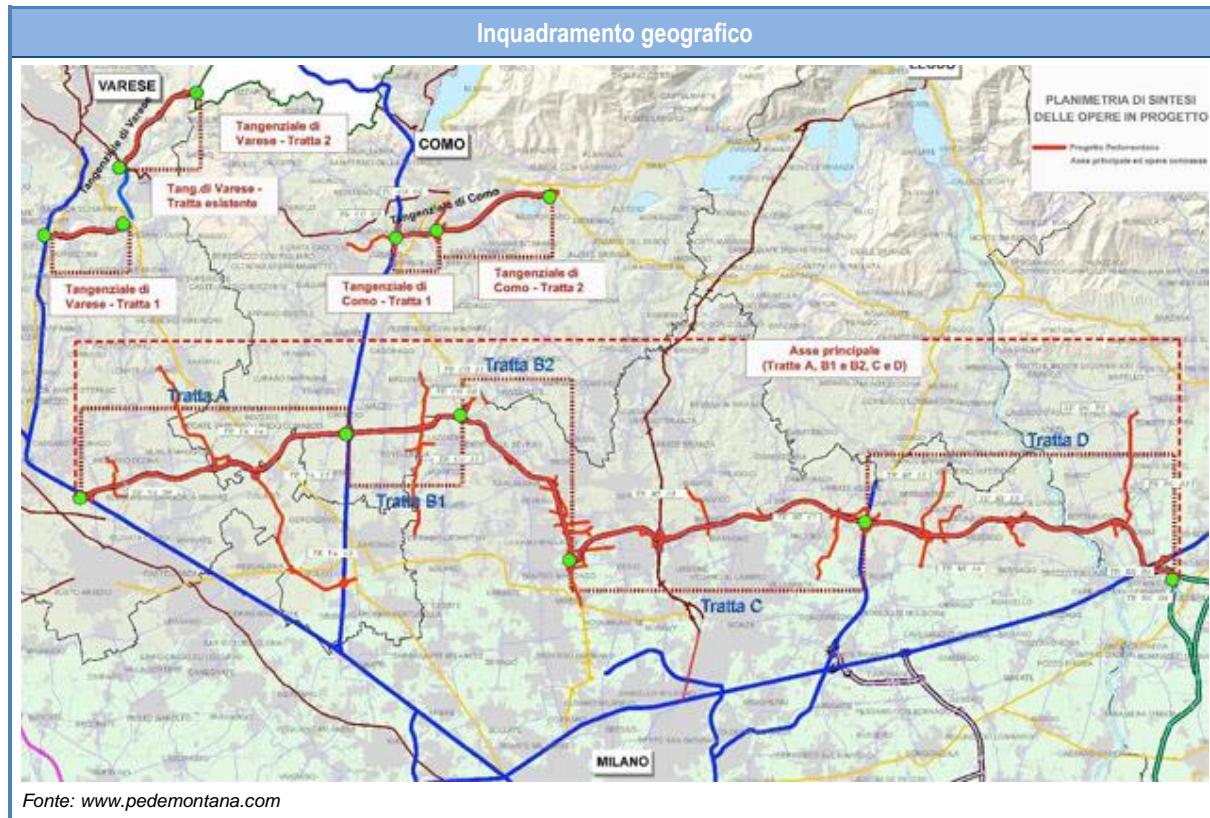
Gli interventi risultano completamente finanziati per quanto attiene all'insieme di infrastrutture sulla Voltri-Brignole, per complessivi 642 M€, finanziati con 636 M€ dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e per la restante quota da fondi UE. La stessa fonte copre anche interamente i 26 M€ per l'adeguamento dello scalo di Genova Campasso. Restano invece da reperire 130 M€ per gli interventi di tipo tecnologico nel nodo.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

La principale criticità su cui CONFETRA intende porre l'attenzione, visto il sostanziale finanziamento complessivo dell'opera, riguarda il disegno a regime (cioè considerando anche l'impatto del Terzo Valico) del nodo e delle relative prestazioni da esso garantite sulle varie direttive, sia dal terminal VTE sia dal terminal del porto storico. In particolare, sono da valutare le prestazioni a regime del raddoppio a raso del Bivio Fegino, per evitare che esso rappresenti un collo di bottiglia per l'accesso ai terminali del porto storico (sia via Campasso sia attraverso la linea cosiddetta sommersibile) e la capacità effettivamente disponibile da/verso VTE per effetto del potenziamento del servizio metropolitano lungo la Voltri-Sampierdarena. Inoltre, l'accesso al porto storico va ulteriormente approfondito, sia per quanto concerne il grado di prestazione effettivamente garantito prima dell'inoltro sulla nuova linea del Terzo Valico dei Giovi, sia per il permanere di alcuni punti di conflitto con le altre tipologie di traffico, anche in virtù dell'accantonamento degli scavalchi di Sampierdarena. Si richama inoltre la necessità di prioritizzare l'intervento atto a portare a 750 m la lunghezza e raddoppiare il numero di binari della stazione RFI di Voltri Mare a servizio del terminal VTE, intervento attualmente previsto nello schema di CdP-I 2017-2021 ma non finanziato prima del 2026.

Dal punto di vista della realizzazione, si segnala che i lavori sono già più volte stati interrotti e, per alcuni lotti, si è dovuto procedere a nuovi bandi di gara. In tal senso, ulteriori slittamenti in avanti sono assolutamente da scongiurare. Si auspica un monitoraggio continuo sull'avanzamento dei lavori, con aggiornamenti trimestrali dettagliati, verificando che l'avanzamento delle opere di competenza RFI proceda di pari passo con quelle di competenza della Autorità di Sistema Portuale. Ciò consentirà di ottenere un quadro evolutivo olistico delle tempistiche e delle prestazioni effettivamente erogabili sulla relazione terminal-stazione-linea per ciascun terminal portuale. Su questa base potranno d'altra parte essere individuati gli aggiustamenti necessari e le emergenze/priorità su cui intervenire in corso d'opera.

4.3 Autostrada A36 Pedemontana Lombarda



Inquadramento trasportistico e fabbisogni

L'autostrada Pedemontana Lombarda rappresenta l'asse trasversale di collegamento posto a nord di Milano e che va da Busto Arsizio (dove si collega sulla A8 Milano-Varese) ad Osio di Sotto sulla A4, intersecando lungo il tracciato anche la A9 Milano-Como e sovrapponendosi per un tratto alla già esistente superstrada SP (ex SS) 35 Milano-Meda, ampliandola e riqualificandola. Il disegno complessivo dell'infrastruttura prevede 67 km di autostrade e 70 km di viabilità locale di connessione, oltre alle tangenziali di Como e Varese. Le tratte A e B1 dalla A8 alla Meda-Milano sono già operative, per circa 30 km, mentre restano da realizzare le tratte: B2 di 9.5 km in sovrapposizione alla Milano-Meda; C di 16.5 km dalla Milano-Meda alla Tangenziale Est di Milano; D di 18.5 km dalla Tangenziale Est alla A4.

Lo studio di traffico presentato dal proponente stimava al 2020 un traffico (in veicoli teorici giornalieri medi, VTGM) sulle tratte attualmente in esercizio (A e B1) di circa 49.000 VTGM, e di circa 90.000 VTGM nella tratta C (infatti prevista a tre corsie per senso di marcia). La tratta D è quella stimata con il VTGM più basso, attorno a 30.000 VTGM, e peraltro è già prevista in realizzazione in un secondo momento con finanziamento derivante dai soli ricavi da tariffa delle tratte nel frattempo già in esercizio. Il VTGM osservato al 2016 sulle tratte A e B1, da fonte AISCAT, è di poco inferiore ai 14.000 VTGM totali. Ciò suggerisce che, per quanto sovrastimati, i flussi sulla tratta più carica appaiono comunque non trascurabili e dunque espressione di un fabbisogno di miglior accessibilità su una direttrice orizzontale a nord di Milano. In tal senso, un ulteriore effetto sinergico positivo sulle tratte già aperte dovrebbe provenire dalla realizzazione almeno delle tratte B2 e C.

Rilevanza strategica CONFETRA

In coerenza con quanto espresso in precedenza, le imprese CONFETRA riconoscono che l'intervento consente di alleggerire il nodo milanese dai traffici di attraversamento in direttrice Est-Ovest, generati nell'area Brianzola e lungo le relazioni con Varese, Como e la Svizzera ed i relativi nodi aeroportuali ed intermodali, e che le sole tratte A e B1 attualmente in esercizio non assolvono a questa funzione, il che rende prioritario ragionare sul completamento dell'itinerario, almeno nella parte relativa alle tratte B2 e C.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

Le tratte A e B1 sono già in esercizio, le rimanenti tratte B2, C e D sono inserite come programmi prioritari invarianti nell'Allegato al DEF 2018. Peraltro, per tali tratte è stato rescisso il contratto con la Strabag che aveva vinto l'appalto per progettazione e realizzazione. Nella prima metà del 2018 è stato affidato il servizio di verifica

finalizzata al conseguimento della validazione del Progetto Definitivo (secondo la procedura ex art. 36 c. 2 lett. B del D.Lgs. 50/2016), propedeutica all'affidamento della realizzazione delle tratte B2 e C. Andranno quindi riaggiornati alcuni aspetti progettuali e realizzativi, anche alla luce dell'impatto che le nuove Norme Tecniche per le Costruzioni in vigore da marzo 2018 possano avere su costi e tempi di realizzazione. In ogni caso, la fase realizzativa resta comunque complessa, in virtù della numerosità di soggetti coinvolti (si stima in circa 22.000 quelli interessati agli espropri).

Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

Secondo le rilevazioni SILOS aggiornate a dicembre 2016 il costo complessivo della Pedemontana Lombarda è di 4118 M€ di cui, secondo le tabelle dell'Allegato al DEF 2018, il costo delle tratte B2-C-D è di 2681.9 M€, coperti con fabbisogno pubblico per 1245 M€, già disponibili. Il resto è a carico del concessionario. In aggiunta, come già accennato, secondo l'osservatorio OTI (aggiornamento al 2015), la tratta D dovrebbe essere realizzata successivamente tramite autofinanziamento generato dai flussi di cassa positivi conseguiti dall'entrata in esercizio delle altre tratte. Il passato finanziario recente della Pedemontana Lombarda è peraltro travagliato, come dimostrano i problemi di fine 2017 e le recenti vicende di rescissione del contratto con la *Strabag*. Permangono inoltre problematiche relative alla definizione delle tariffe di pedaggio.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

Riconoscendo la necessità di un fabbisogno di accessibilità per un miglior collegamento in direzione Est-Ovest a nord di Milano, CONFETRA auspica una finalizzazione del progetto almeno nelle tratte B2 e C ed un eventuale corrispondente piano di implementazione dell'opera in coerenza con i reali fabbisogni di mobilità merci. In ogni caso, CONFETRA auspica che si proceda nella maniera più spedita possibile, per evitare ulteriori ritardi nel soddisfacimento di tale bisogno di accessibilità, e che si chiariscano gli aspetti finanziari e tariffari non ancora eventualmente definiti.

4.4 Linea ferroviaria di alta velocità di rete Napoli-Bari



Inquadramento trasportistico e fabbisogni

La linea di alta velocità di rete (AVR) Napoli-Bari è parte del corridoio *core* Scan-Med della rete TEN-T e prevede la realizzazione di un itinerario coerente con il principio dell'alta velocità di rete, con velocità di progetto pari a 200 km/h ed un tracciato che combina tratte *ex novo* e velocizzazione del tracciato attuale. La linea assolve al fabbisogno di accessibilità dei territori attraversati di connessione con Napoli e Roma, rispettivamente raggiungibili a regime in 2 e 3 ore da Bari. Il processo partecipativo avviato da RFI e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha consentito di pervenire ad una soluzione progettuale condivisa sia dalle istituzioni sia dai territori, portando rapidamente a conclusione un iter progettuale iniziato molti anni addietro. Il progetto ambisce ad una sfida di sviluppo del dipolo Napoli-Bari e dei territori attraversati, con valenza sia produttiva sia turistica. Rappresenta inoltre un *game changer* per l'accessibilità interna della Campania, grazie alla stazione *Hirpinia* con importanti valenze di sviluppo economico/territoriale ed al miglioramento dell'accessibilità da/verso Benevento, ed a sostegno della più ampia politica regionale di decongestionamento delle aree costiere della Campania e di riduzione della pressione antropica in aree ad elevato rischio naturale. Al di là degli studi condotti da RFI, la Regione Campania eseguì nel 2007 una analisi benefici-costi con riscontro positivo, in un contesto di mercato peraltro prudenziale essendo allora ancora non noti gli effetti dell'alta velocità osservati negli ultimi anni.

Rilevanza strategica CONFETRA

CONFETRA ritiene il progetto prioritario e cruciale per un'area del Paese che, nella logica del progetto di alta velocità di rete prevista dai recenti documenti di pianificazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, vedrebbe sostanzialmente incrementata la sua connettività interna e da/verso Roma e che potrebbe quindi sviluppare progetti effettivi di rilancio economico. Si ribadisce inoltre la natura di alta velocità di rete dell'intervento, e della sua strategicità rispetto al decongestionamento delle aree costiere della Campania e di un miglior sviluppo organico del territorio nel suo complesso, con una valenza quindi rilevante rispetto alle politiche di sviluppo del Mezzogiorno.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

La Napoli-Bari è inserita come intervento prioritario invariante nell'Allegato al DEF 2018, e coerentemente inserita come tale nello schema di CdP-I RFI 2017-2021. Dopo un iter particolarmente lungo e travagliato, caratterizzato da difficoltà di finanziamento e numerosi ripensamenti sulle scelte progettuali e di tracciato, nel 2016 sono state avviate le gare per i lotti Napoli-Afragola-Cancello e Cancello-Frasso Telesino, tratte *ex novo* i cui lavori sono iniziati nel 2018. Nel frattempo, la velocizzazione della tratta Cervaro-Bovino, in parziale variante di tracciato, è stata inaugurata nel 2017. Nel giugno 2018 è stata pubblicata la gara europea per la progettazione esecutiva del lotto Apice-Hirpinia per un importo di circa 691 M€, confermando quindi la scelta finale di realizzazione della stazione perno dell'Irpinia a cavallo dei territori dei comuni di Grottaminarda e Flumeri. Il

lotto Hirpinia-Orsara e il raddoppio della Orsara-Bovino sono in fase di progettazione. Il completamento dell'opera è previsto per il 2026.

Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

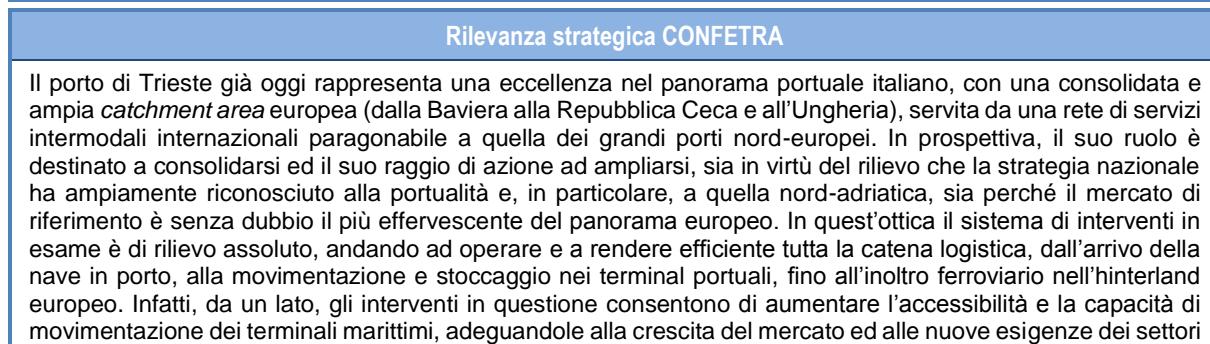
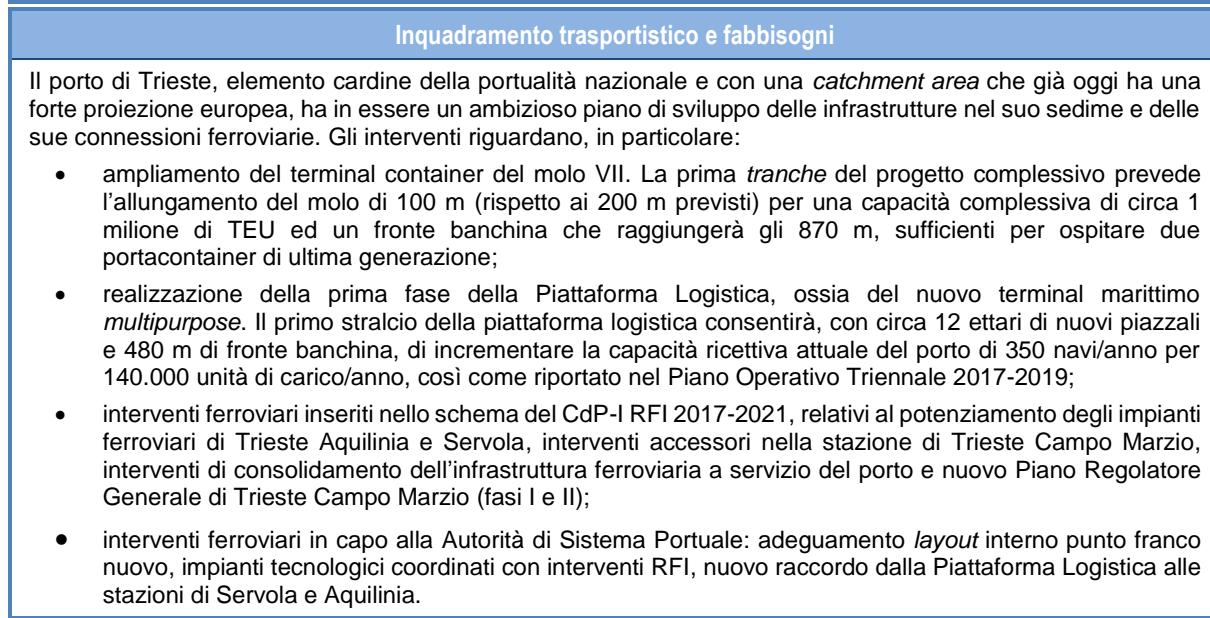
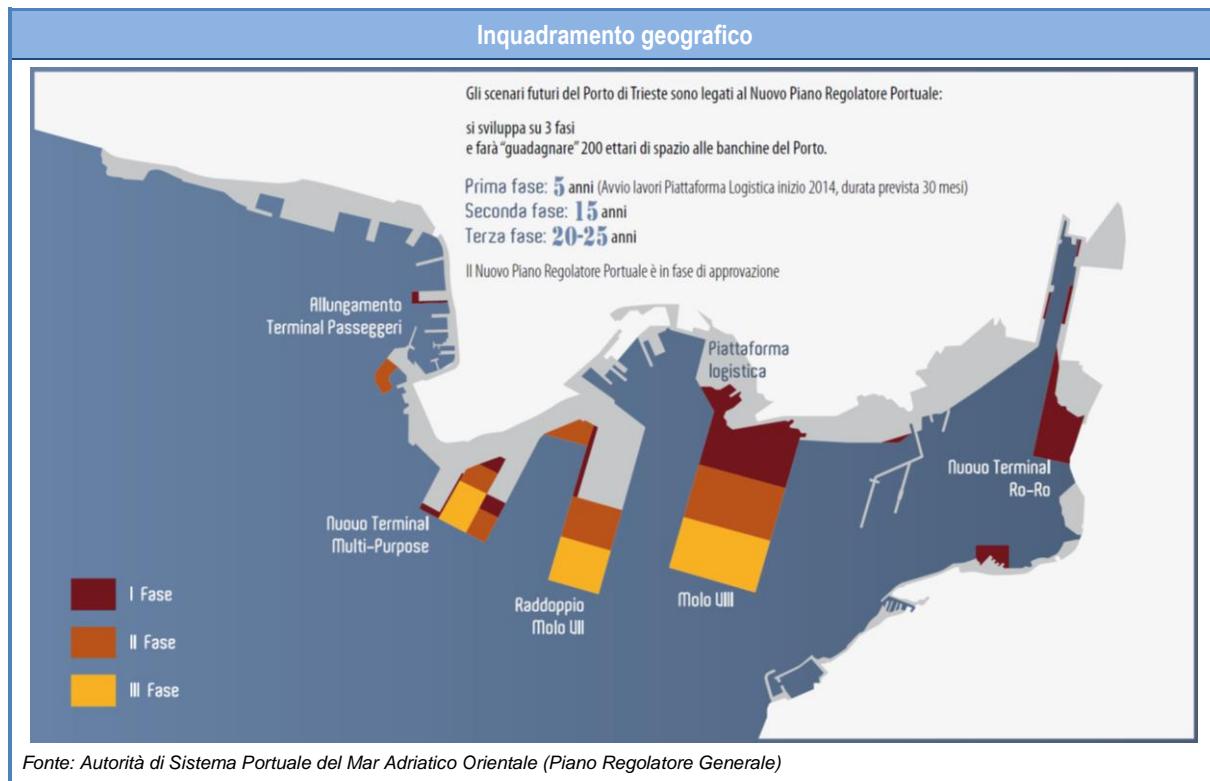
Il costo complessivo di realizzazione dell'opera è di 5807 M€, di cui 2063 M€ ancora da reperire. In particolare, risultano in esecuzione lavori per un importo di 2821 M€, coperti per 2606 M€ (1368 M€ da fonte Ministero dell'Economia e delle Finanze, 422 M€ di Fondo Sviluppo e Coesione e 815 M€ di fondi UE) e con un fabbisogno di 215 M€ per raddoppio/velocizzazione della tratta Frasso Telesino-Vitulano. La tratta Apice-Hirpinia, attualmente in gara, è interamente coperta per 923 M€ (di cui 876 M€ di fondi MEF e restanti FSC). I restanti 2063 M€ per la realizzazione del lotto funzionale Hirpinia-Orsara (1392 M€) e per il raddoppio della tratta Orsara-Bovino (671 M€) sono invece disponibili solo in minima parte (170 M€).

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

CONFETRA, nel ribadire la strategicità dell'opera, sottolinea la necessità di reperire le risorse mancanti per il completamento dell'opera nei tempi e nei modi previsti, e apprezza in tal senso le dichiarazioni del Ministro dello scorso mese di luglio (*"Il governo Conte manterrà gli impegni sull'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari, e si impegnerà nella ricerca dei circa due miliardi di euro che mancano per completare la dotazione finanziaria delle tratte già programmate"*). Intervista alla Gazzetta del Mezzogiorno del 16 luglio 2018).

In termini progettuali, l'opera ha incontrato il favore dei territori attraversati, soprattutto grazie alla decisione, condivisa alle varie scale di pianificazione nazionale e regionale e con i territori interessati, di realizzare la stazione Hirpinia e grazie agli effetti della aumentata accessibilità della città di Benevento. Resta da confermare, e si auspica una presa di decisione a breve anche su questo aspetto, la realizzazione della nuova stazione di Foggia sulla bretella di collegamento con la linea ferroviaria adriatica. Si auspica, infine, che la soluzione infrastrutturale di connessione alla città di Caserta, attuata attraverso le cosiddette "interconnessioni a nord" in sostituzione dell'ipotesi iniziale dello *shunt* di Maddaloni (poi stralciato dal progetto), trovi adeguata efficacia nei modelli di esercizio delle imprese ferroviarie, per realizzare in questo modo la piena accessibilità del territorio campano alla rete ad alta velocità di rete nazionale.

4.5 Interventi per il porto di Trieste



container e Ro-Ro, dall'altro incrementano efficienza e potenzialità delle infrastrutture ferroviarie. D'altra parte, ciò è perfettamente in linea con la strategia della Autorità di Sistema Portuale di Trieste, che sta con ingenti investimenti in *equipment* e in intermodalità cercando di valorizzare ancor più il segmento Ro-Ro, visto il suo ruolo cruciale nell'economia dello scalo.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

Gli aspetti procedurali e lo stato di realizzazione degli interventi di cui sopra sono i seguenti:

- ampliamento Terminal Container Molo VII: l'intervento è compreso nel Piano Regolatore Portuale e la sua realizzazione ad opera del terminalista è prevista nella relativa concessione, dove è stata inserita come contropartita per l'allungamento del periodo di validità della stessa. L'inizio dei lavori è previsto entro la fine del 2018 e l'operatività entro il 2020;
- il primo stralcio della Piattaforma Logistica è in via di realizzazione, alla fine del 2017 risultava completato circa il 36% dell'opera, che da cronoprogramma dovrebbe essere terminata entro la metà del 2019;
- gli interventi ferroviari in capo ad RFI sono compresi nello schema di CdP-I 2017-2021 come invarianti e ad un livello di avanzamento variabile tra progettazione definitiva e realizzazione. Il completamento degli interventi è previsto entro il 2023;
- gli interventi ferroviari in capo alla Autorità di Sistema Portuale hanno un orizzonte temporale di realizzazione più breve (2021).

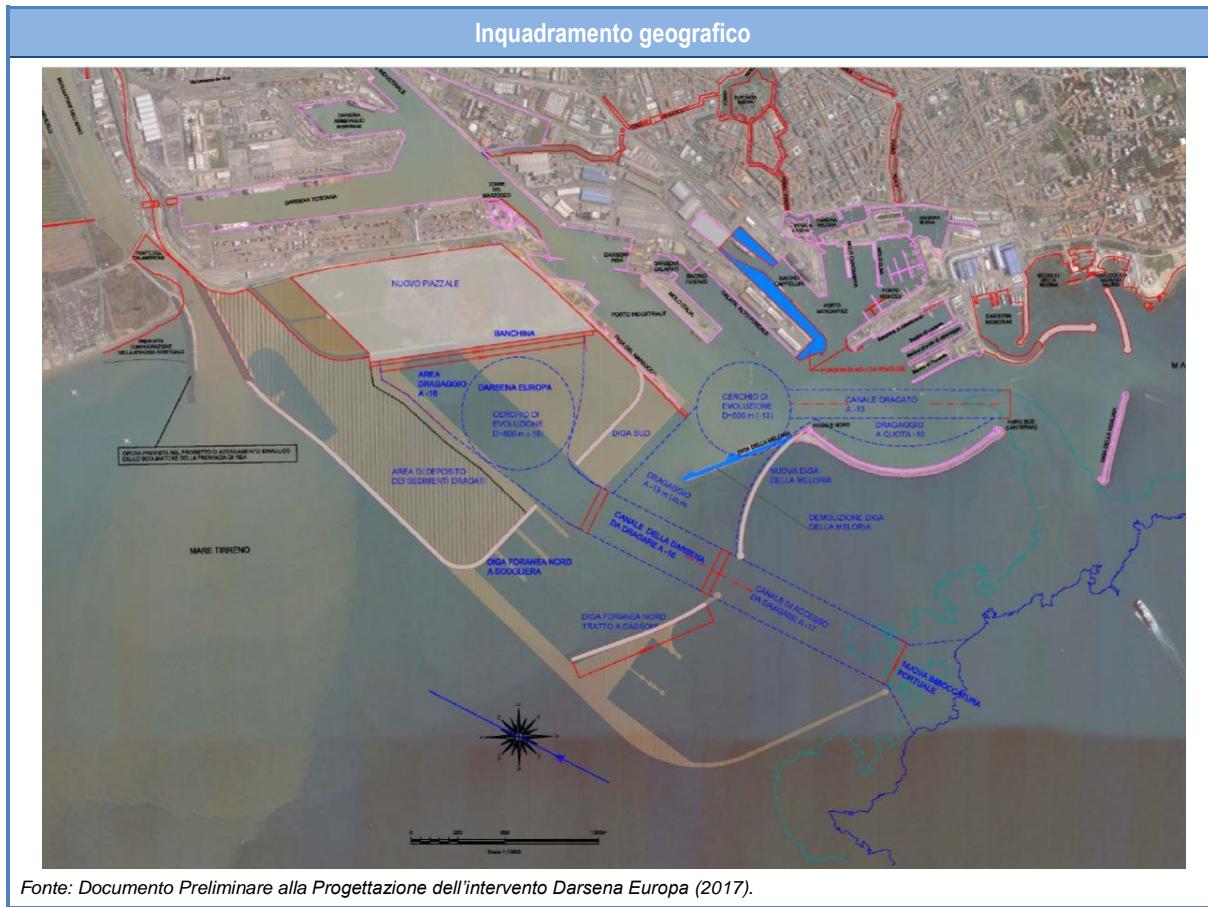
Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

Secondo i dati del Piano Operativo Triennale 2017-2019 della Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, la prima fase di ampliamento del Molo VII ha un costo di circa 92 milioni di € su 188 milioni complessivi di intervento previsto, interamente a carico del terminalista. La piattaforma logistica in realizzazione ha un costo di 132 milioni di €, di cui 30 M€ a carico del concessionario. Gli interventi ferroviari di competenza RFI risultano coperti con 60 milioni di € (già previsti nel CdP 2012-2016) e 17 milioni di € a valere sui fondi FSC (delibera CIPE 54/2016). Gli interventi di competenza della Autorità di Sistema Portuale, del valore di 51 milioni di €, dovrebbero trovare copertura grazie ad un bando competitivo UE e per la restante parte tramite finanziamento della Banca Europea per gli Investimenti.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- monitorare il regolare svolgimento dei lavori ed il rispetto della tempistica, in particolare anche per gli investimenti privati posti come contropartita per allungamenti temporali delle concessioni;
- assicurare la copertura finanziaria e l'avvio dei lavori ferroviari in quota Autorità di Sistema Portuale;
- procedere con la formalizzazione dello schema di CdP-I 2017-2021 con RFI relativamente alle opere in oggetto.

4.6 Progetto Darsena Europa e interventi ferroviari per il porto di Livorno



Fonte: Documento Preliminare alla Progettazione dell'intervento Darsena Europa (2017).

Inquadramento trasportistico e fabbisogni

Il porto di Livorno è uno dei porti italiani in cui è prevista/in corso la realizzazione di un nuovo terminal container, nell'ambito del programma di aumento selettivo della capacità portuale declinato dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 e ripreso dagli Allegati al DEF del 2017 e del 2018. Il progetto *Darsena Europa* prevede la realizzazione di un nuovo terminal container e Ro-Ro attraverso una espansione a mare alle spalle della Darsena Toscana, che consentirà di completare la dotazione infrastrutturale dei porti nord Tirrenici italiani. In dettaglio, il progetto ha recentemente subito una rimodulazione per cui la nuova prima fase prevede la realizzazione del terminal container, dei dragaggi e delle opere di difesa, con una capacità di circa 1,5 milioni di TEU anno, grazie ai 1200 metri di banchina e 62 ettari di piazzali.

Contestualmente, nell'ottica di rendere attrattiva la modalità ferroviaria per l'inoltro terrestre dei container e dei semirimorchi nel contesto dei traffici Ro-Ro, sono previste iniziative di miglioramento ferroviario infrastrutturale e tecnologico sia nel sedime portuale sia nelle connessioni con la rete nazionale. Nel 2016 è stato inaugurato il nuovo terminal a servizio della Darsena Toscana e la sua connessione diretta sulla linea tirrenica in direzione nord, tra le stazioni di Livorno Calambrone e Tombolo.

Occorre ora completare questo percorso realizzando, da un lato, il nuovo Piano Regolatore Generale e l'attrezzaggio ACEI dell'impianto Livorno Darsena e, dall'altro, il cosiddetto scavalco della linea Tirrenica nei pressi della stazione di Livorno Calambrone per poter consentire il collegamento diretto tra Livorno Darsena e il retrostante Interporto di Guasticce, dal quale è poi possibile immettersi in linea verso nord prima della stazione di Pisa Centrale. Si sottolinea che tale necessità infrastrutturale è strettamente collegata con gli interventi di adeguamento a sagoma e modulo della linea storica Bologna-Firenze.

Rilevanza strategica CONFETRA

CONFETRA, nel riconoscere che molti scali italiani presentano problemi di *overcapacity* generalizzata nel segmento container, ribadisce altresì che vi è necessità di aumento selettivo di capacità nel porto di Livorno, in considerazione dell'andamento dei traffici, delle strategie delle compagnie di navigazione e dell'offerta complessiva di capacità container dell'arco portuale nord Tirrenico. Si ribadisce inoltre piena sintonia con il principio della *cura del ferro* e quindi con la necessità di dotare il porto di Livorno di adeguate ed efficaci

connessioni ferroviarie verso le direttive di traffico nazionali/internazionali e verso il vicino interporto di Guasticce, senza penalizzazioni temporali e di costo derivanti da layout ferroviari non ottimizzati.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

Il progetto *Darsena Europa*, la cui concezione ha una lunga storia, passata attraverso anche una gara sospesa nel 2017 dopo che non erano state presentate offerte per la sua realizzazione in *project financing*. Il progetto è stato sottoposto a *project review* nel 2017, ottimizzato nella sua concezione (in ottica di modularità) con anche una riduzione del costo totale; la prima fase (terminal container e opere annesse) è stata coerentemente inserita come intervento invariante nel programma “aumento selettivo della capacità portuale” nell’Allegato al DEF 2018. La Autorità di Sistema Portuale sta gestendo ora la gara per la progettazione definitiva della prima fase, incluse le valutazioni ambientali.

Lo stesso Allegato al DEF 2018 cita il piano del ferro dei porti di Livorno e Piombino quale intervento da sottoporre a progetto di fattibilità. Lo schema di CdP-I RFI 2017-2021 indica come invarianti gli interventi per il nodo di Livorno, che consistono nella realizzazione di nuove strutture ferroviarie sulla Darsena Toscana attrezzate per la partenza/arrivo treni, nel collegamento diretto della Darsena Toscana alla direttrice tirrenica lato Nord, nel raddoppio del binario esistente di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena e nell’inserimento di Livorno Calambrone nel nuovo apparato ACC-M di Livorno C.le. È anche previsto lo studio del collegamento della Darsena Toscana con la direttrice tirrenica lato sud e con l’Interporto di Guasticce con opera di scavalco della linea Tirrenica.

Nel dicembre 2015 è stato attivato il nuovo binario di collegamento fra la stazione Livorno Calambrone e le aree portuali di Livorno Darsena e Livorno Porto Nuovo, nel mese di marzo 2016 è stato attivato il collegamento ferroviario tra darsena e porto di Livorno.

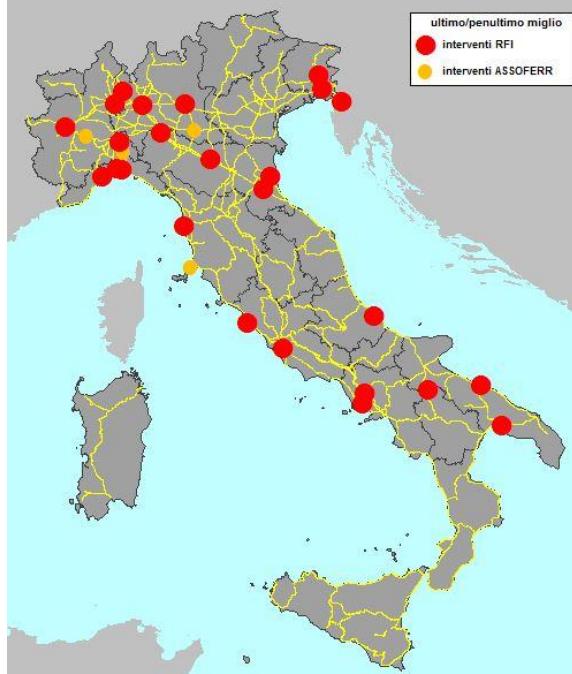
Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

Il costo complessivo previsto a valle della *project review* per il progetto *Darsena Europa* è di 660 milioni di €. Nell’allegato al DEF 2018 è indicato un contributo pubblico di 226.92 M€, interamente disponibile. Per quanto attiene agli interventi ferroviari, lo schema di CdP-I RFI 2017-2021 quantifica il costo complessivo in 46 M€ interamente disponibili (13 M€ da fonte Ministero Economia e Finanze e 33 M€ da altri Enti Locali).

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- CONFETRA riconosce e fa propria la strategicità del progetto *Darsena Europa*. In tal senso, si richiede la definizione di tempi certi per il completamento del percorso progettuale e realizzativo dell’opera, e la conferma dell’entità e della disponibilità del cofinanziamento pubblico. Va da sé che la volontà di ricorrere al *project financing*, vista anche la storia pregressa del progetto nella sua vecchia concezione, debba essere sostenuta con assoluta certezza e volontà di realizzazione del progetto in tempi chiaramente identificati, per rendere appetibile l’investimento privato.
- Al tempo stesso, CONFETRA sottolinea la necessità di completare al più presto gli interventi ferroviari per rendere pienamente operativa ed efficiente la connessione ferroviaria del porto di Livorno e per realizzare l’integrazione funzionale tra Darsena Toscana e Interporto Guasticce.

4.7 Interventi ferroviari diffusi di ultimo/penultimo miglio

Inquadramento trasportistico e fabbisogni	Inquadramento geografico
<p>Come più volte ribadito dal mercato e riconosciuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel <i>discussion paper</i> del 2016 sulle politiche di rilancio del trasporto ferroviario delle merci, vi è necessità di interventi diffusi di ultimo e penultimo miglio ferroviario, per assicurare piena corrispondenza tra le prestazioni che saranno garantite "in linea" secondo il piano di <i>deployment</i> di Rete Ferroviaria Italiana e quelle garantite nei terminali (stazioni di arrivo/partenza, fasci di presa/consegna, terminali di carico/scarico). Un tavolo di lavoro <i>ad hoc</i>, insediato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha prodotto una prima riconoscenza di fabbisogni nel 2017, ed una recente iniziativa di Rete Ferroviaria Italiana del 2018 ha permesso la presentazione di "schede progetto" relative a richieste di interventi su sedime RFI, nell'ambito della riallocazione di 48 M€ resisi disponibili per non utilizzo nell'ambito del cosiddetto <i>sconto pedaggio</i> alle imprese ferroviarie. Le nuove Linee programmatiche del MIT confermano appieno la necessità di migliorare le connessioni ferroviarie per il trasporto merci.</p> <p>Dal punto di vista trasportistico, sono due gli elementi chiave da considerare: il primo è che occorre garantire piena congruenza tra quanto previsto in termini di prestazioni di progetto su linea e sui nodi corrispondenti, in concreta rispondenza a quanto chiede il mercato per ciascun specifico nodo; il secondo è che la congruenza debba essere garantita anche in scansione temporale, armonizzando quindi gli interventi di nodo con il piano di <i>deployment</i> del gestore dell'infrastruttura. Si richiama infine l'attenzione sulla circostanza che molti interventi in sedime privato non possono essere finanziati/cofinanziati dal pubblico per incompatibilità con la normativa sugli aiuti di stato, come già sottolineato nel paragrafo 3.2.1.</p>	 <p>ultimo/penultimo miglio interventi RFI interventi ASOFERR</p> <p>Nota: la figura riporta gli interventi elencati da piano RFI e con completamento previsto entro il 2026 (si veda scheda), più ulteriori interventi segnalati da CONFETRA/ASOFERR su sedime RFI.</p>
<h3>Rilevanza strategica CONFETRA</h3> <p>Molte delle imprese rappresentate da CONFETRA vivono la quotidianità del trasporto ferroviario delle merci, sotto tutti i punti di vista (imprese ferroviarie, gestori di nodi/terminali, fornitori di materiale rotabile), e tutti concordano sulla necessità di spingere, nel solco della continuità con la pianificazione recente di settore, per una rapida definizione di un piano di azione e dei relativi finanziamenti. Gli interventi in questione sono anche coerenti pienamente con il principio della <i>cura del ferro</i> definita nei documenti di programmazione 2015-2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.</p>	
<h3>Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione</h3> <p>In generale, gli Allegati al Documento di Economia e Finanza 2016-2018, pur riconoscendo la assoluta necessità di intervenire congiuntamente con interventi a rete e interventi di ultimo/penultimo miglio per rilanciare il trasporto ferroviario delle merci, adottano necessariamente un approccio su larga scala per direttive ferroviarie, che rende di fatto la pianificazione "miope" rispetto a tali interventi diffusi sul territorio. Gli interventi terminalistici dichiarato esplicitamente nel settore ferroviario degli Allegati al DEF sono quelli di Milano Smistamento nell'ambito dell'intervento prioritario invariante "Diretrice Liguria-Alpi" (si veda scheda 4.1), di Torino Orbassano e di Genova Campasso. Nell'ambito della portualità, invece, è esplicito un programma di ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti, che prevede interventi invariante nei porti di Napoli, Gioia Tauro e La Spezia, <i>project review</i> per Civitavecchia, e progetti di fattibilità per i porti di Genova, Napoli, Venezia, Trieste, La Spezia, Messina, Ravenna, Piombino e Livorno.</p>	

Lo schema di CdP-I RFI 2017-2021 identifica un ambizioso “programma porti e interporti – ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete”, all’interno del quale ricadono:

- interventi in corso (con completa o quasi completa copertura finanziaria), ad esempio nei porti di Genova, Trieste, Ravenna, Livorno, Taranto, e nei terminali/interporti di Torino Orbassano, Milano Smistamento, Rivalta Scrivia, Bari Lamasinata, Brindisi;
- interventi programmatici identificati esplicitamente (senza copertura finanziaria), ad esempio completamento lavori porto di Ravenna (funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco), centro intermodale del Tevere;
- programma pluriennale di intervento per “infrastrutturazione porti e terminali”, parzialmente finanziato: non si forniscono dettagli su porti, interporti e terminali interessati da tale programma.

Ulteriori progetti di ultimo/penultimo miglio sono poi stralciati dai programmi e trattati specificamente a parte, come nel caso di Milano Smistamento di cui si dirà in una scheda successiva. Va anche sottolineato che, in tempi recenti, RFI ha siglato (o è in procinto di siglare) numerosi protocolli di intesa con porti, interporti e terminali (interporti di Bologna, Padova, Verona, porti di Trieste, Livorno, Genova) per lo sviluppo di progettualità e realizzazioni di interventi di penultimo/ultimo miglio.

RFI ha infine presentato a fine 2017 un piano di *deployment* per gli interventi su 8 stazioni portuali e 17 terminali terrestri, su tre orizzonti temporali:

- entro il 2018: Livorno, Rivalta Scrivia (1^a fase), Marzaglia, Fossacesia;
- entro il 2021: Taranto, Pomezia (1^a fase), Genova Voltri (1^a fase) e Campasso, Savona Parco Doria, Trieste Campo Marzio, Civitavecchia, Brescia (1^a fase), Cervignano, Udine PM Cagnacco, Milano Smistamento, Piacenza, Castelgelfo, Forlì Villaselva, Maddaloni Marcianise, San Nicola di Melfi, Bari Lamasinata;
- entro il 2026: Napoli, Rivalta Scrivia (2^a fase), Ravenna, Genova Voltri (2^a fase), Brescia (2^a fase), Torino Orbassano, Novara Boschetto, Gallarate, Pomezia (2^a fase).

Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

Il programma di investimenti complessivo di collegamento e potenziamento ultimo/penultimo miglio per porti e interporti, riportato nello schema di CdP-I RFI 2017-2021 vale 1.259 mln€, di cui 826 relativi al programma pluriennale di investimento “infrastrutturazione porti e terminali”. Risultano complessivamente finanziati (comprese le risorse della Legge di Bilancio 2017) 514 mln€, di cui 216 mln€ relativi al citato programma pluriennale di intervento “infrastrutturazione porti e terminali”.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- La principale richiesta formulata da CONFETRA si riferisce alla disponibilità di proseguire il percorso di confronto partenariale iniziato con il tavolo di lavoro “ultimo/penultimo miglio” del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e proseguito con il recente progetto di RFI del 2018, per arrivare ad una definizione complessiva (che includa quindi anche tutti i protocolli di intesa, accordi e altre iniziative nel frattempo emersa) dei fondi e del cronoprogramma di realizzazione degli interventi, in coerenza con il piano di *deployment* degli interventi su rete. Si tratta quindi in particolare di:
 - declinare tutti gli interventi da inserire nel programma pluriennale, inclusi interventi di taglia minore su terminali piccoli e in sinergia con raccordi privati;
 - concordare con RFI un ulteriore dettaglio del piano di *deployment* degli interventi previsti in completamento tra il 2022 e il 2026, secondo il cronoprogramma rilasciato alla fine del 2017.
- Parallelamente, CONFETRA chiede ai decisori pubblici di attivarsi per reperire la copertura finanziaria completa per il programma pluriennale di investimento “infrastrutturazione porti e terminali”.

4.8 Terminale ferroviario Milano Smistamento



Fonte: Google Earth

Inquadramento trasportistico e fabbisogni

L'intervento in questione consiste nell'ampliamento e nel potenziamento di un terminal intermodale già operativo nel Comune di Segrate (ad est di Milano), attualmente dotato di 4 binari di carico/scarico per complessivi 2000 metri e con una superficie di circa 50.000 m². Una volta completato, il nuovo terminal sorgerà su di un'area di circa 240.000 m² e sarà dotato di 2 moduli da 5 binari di carico/scarico più 5 binari di appoggio, per una capacità, a regime, di 22 coppie di treni al giorno, con moduli fino a 750 metri. Il terminal di Milano Smistamento si candida quale punto di arrivo e partenza dei treni merci lungo l'asse del nuovo tunnel del Gottardo, ed ha dunque una forte valenza di sistema nel soddisfare il fabbisogno di capacità di terminalizzazione di treni a prestazione europea.

Rilevanza strategica CONFETRA

L'opera si pone come il primo e più importante intervento di adeguamento della capacità dei terminal intermodali nel Nord-Ovest in risposta agli incrementi di traffico connessi all'*upgrade* della rete ed agli interventi di realizzazione dei grandi tunnel di base alpini relativi al corridoio Reno-Alpi (progetto svizzero *AlpTransit*). In tal senso, risulta determinante il completamento almeno del primo modulo di Milano Smistamento entro il 2020, ossia alla data di entrata in funzione della galleria del Ceneri, che completerà il corridoio svizzero.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

L'intervento rientra nell'ambito del *memorandum of understanding* siglato tra Italia e Svizzera nel 2012, a valle del quale è stata costituita la società *TerAlp*, partecipata in quote paritarie da Hupac e Mercitalia Logistics, finalizzata alla realizzazione e gestione del terminal, oltre quelli di Brescia e Piacenza. L'intervento, per la quota parte di RFI, rientra nello schema di CdP-I RFI 2017-2021 quale invariante completamente finanziata. Il terminale è indicato anche come intervento progettuale invariante nell'Allegato al DEF 2018, nell'ambito della diretrice Liguria-Alpi, riconoscendone quindi il ruolo di elemento nodale di un sistema di corridoio *core* TEN-T. L'iter realizzativo dell'opera ha subito alcuni fisiologici ritardi relativi alle procedure di approvazione e valutazione di compatibilità urbanistica. Il Comune di Segrate nel dicembre 2017 ha approvato lo schema di convenzione per la realizzazione del terminal da parte di *TerAlp*, fissando la tempistica di completamento del primo modulo, per una capacità di 11 coppie treni/giorno, entro il 2020. Oltre ad opere di mitigazione e compensazione a cura di *TerAlp*, l'intesa con RFI e TerAlp prevede, entro 6 mesi dalla entrata in esercizio del primo modulo (con una capacità prevista di 11 coppie di treni/giorno), la dismissione del terminal c.d. "Milano Segrate" in località Redecesio, che si sviluppa su un'area di circa 147.000 m² e dotato di 8 binari di carico/scarico di 450-500 metri per una capacità di circa 7 coppie di treni al giorno.

Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

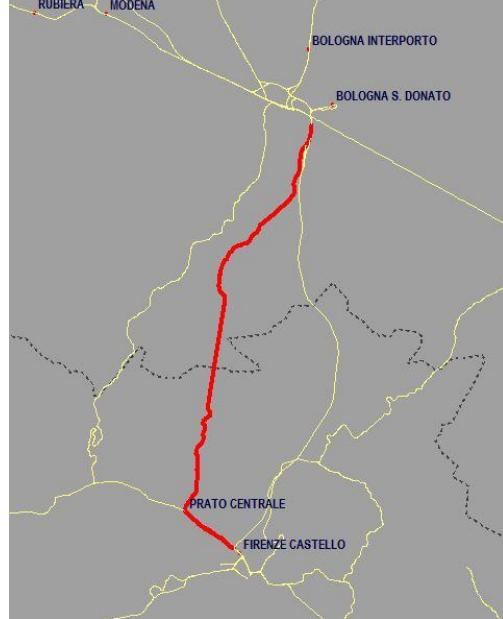
Il costo complessivo dell'opera è di 80 M€, di cui 22 M€ di competenza RFI, interamente coperti nello schema di CdP-I RFI 2017-2021.

La Confederazione Svizzera concorre alla copertura finanziaria nell'ambito del già citato *memorandum of understanding* del 2012.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- I ritardi fisiologicamente accumulati in sede di approvazione del progetto hanno fatto slittare in avanti la data finale dei lavori, almeno al 2020 anche per la consegna della prima fase del terminal, determinando di fatto un rischio di collo di bottiglia rispetto al completamento dell'itinerario Gottardo-Ceneri nel caso di ulteriori ritardi. CONFETRA pertanto richiede che sia assolutamente confermata la tempistica di completamento dell'opera, e che siano monitorati il regolare svolgimento dei lavori ed il rispetto della tempistica della prima fase.
- Più in generale, occorre aggiornare/riconsiderare il quadro complessivo della disponibilità di capacità attuale e programmata, comprese dunque le eventuali dismissioni, dei terminal intermodali a servizio del corridoio Reno-Alpi nel Nord-Ovest italiano.

4.9 Adeguamento prestazioni linea storica Bologna-Firenze

Inquadramento trasportistico e fabbisogni	Inquadramento geografico
<p>L'intervento riguarda l'<i>upgrading</i> prestazionale della linea "storica" tra Prato e Bologna. In particolare, i lavori più onerosi e di maggior impatto per il traffico merci riguardano l'adeguamento della sagoma di circa 20 chilometri di gallerie per consentire il transito di container <i>high-cube</i> e semirimorchi, dunque con sagoma PC80/P400.</p> <p>La possibilità di transitare con tutte le unità di trasporto intermodale incrementa notevolmente la domanda potenzialmente aggredibile dal trasporto intermodale lungo il versante tirrenico della direttrice Nord-Sud, a servizio sia del porto di Livorno (e della Spezia se non dovesse adeguarsi la Pontremolese) e del tessuto produttivo e dei porti del Lazio e della Campania.</p> <p>Come nel caso degli altri interventi citati nel <i>position paper</i>, inoltre, l'adeguamento della linea storica Bologna-Firenze va riguardato in un'ottica di sistema, per il potenziamento complessivo delle prestazioni della rete ferroviaria nazionale verso gli standard di treno europeo.</p>	

Rilevanza strategica CONFETRA
<p>L'adeguamento della linea storica Bologna-Firenze agli standard prestazionali europei, in particolare per ciò che riguarda la sagoma, rappresenta l'intervento più rilevante sia nell'ambito della strategia di collegamento dei porti tirrenici (almeno da Livorno in giù) al sistema dei valichi alpini, sia nell'ambito dei collegamenti intermodali tra il nord Italia (e l'estero) e le aree logistiche di Campania e Lazio.</p> <p>L'intervento, infatti, non solo consentirà di trasportare container <i>high cube</i> senza dover ricorrere ai più onerosi carri ribassati, ma abiliterà anche un segmento di mercato che attualmente è totalmente inibito lungo queste direttrici, ossia il trasporto intermodale dei semirimorchi. La necessità di provvedere al più presto agli incrementi prestazionali di sagoma lungo questa direttrice è peraltro testimoniata dal progetto dell'impresa ferroviaria Interporto Servizi Cargo che utilizzerà a partire dal 2019 la rete AV/AC nella tratta Bologna-Firenze in orario notturno per sfruttarne la sagoma PC80.</p> <p>Naturalmente, la rilevanza dei lavori da eseguire pone come problema prioritario quello della gestione transitoria, che dovrà essere organizzata e gestita in modo tale da minimizzare (e possibilmente monitorare e quantificare) gli impatti sul traffico merci e, allo stesso tempo, garantire il rispetto dell'orizzonte temporale di fine lavori come di seguito dettagliato.</p>

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione
<p>L'intervento, insieme con altri interventi volti a garantire l'accessibilità ai porti tirrenici, tra cui l'adeguamento della linea Firenze-Pisa, è inserito come invariante nello schema di CdP-I 2017-2021 di RFI, nell'ambito di un piano di adeguamento del Corridoio TEN-T Scan-Med.</p> <p>L'Allegato al DEF 2018 indica la necessità di adeguamento merci della linea storica Bologna-Firenze quale progetto di fattibilità, da realizzarsi nel contesto più ampio della definizione degli itinerari di accesso al porto della Spezia (se via Pisa-Firenze-Bologna o se via Pontremolese). In ogni caso, l'adeguamento della Bologna-Firenze è parte dell'itinerario Bologna-Firenze-Livorno-Roma destinato a servire il bacino di domanda toscano (incluso il porto di Livorno), del Lazio e della Campania.</p> <p>I lavori non sono ancora iniziati in quanto la criticità maggiore è rappresentata dalla risoluzione delle interferenze tra le fasi di cantiere e la normale circolazione di treni passeggeri (regionali e a lunga percorrenza) e merci. Per evitare la chiusura notturna della linea, scelta di solito adottata ma assolutamente da evitare in questo caso per non interferire con il traffico merci attuale, si è infatti avviata una complessa negoziazione, governata da un protocollo di intesa tra RFI, Regione Toscana e Regione Emilia-Romagna.</p> <p>La soluzione di compromesso che pare accettata prevede alternanza di periodi di circolazione a binario unico e di sospensione complessiva della linea, in modo da garantire adeguata capacità a ciascun segmento di traffico</p>

nelle ore in cui essa serve maggiormente. Il cronoprogramma dei lavori prevede un avvio ad ottobre 2018 ed il completamento in tre anni e mezzo, dunque nel 2022, con lavorazioni distinte in tre fasi di un anno ciascuna (Pianoro- San Benedetto Val di Sambro, San Benedetto Val di Sambro-Vernio e Vernio-Prato).

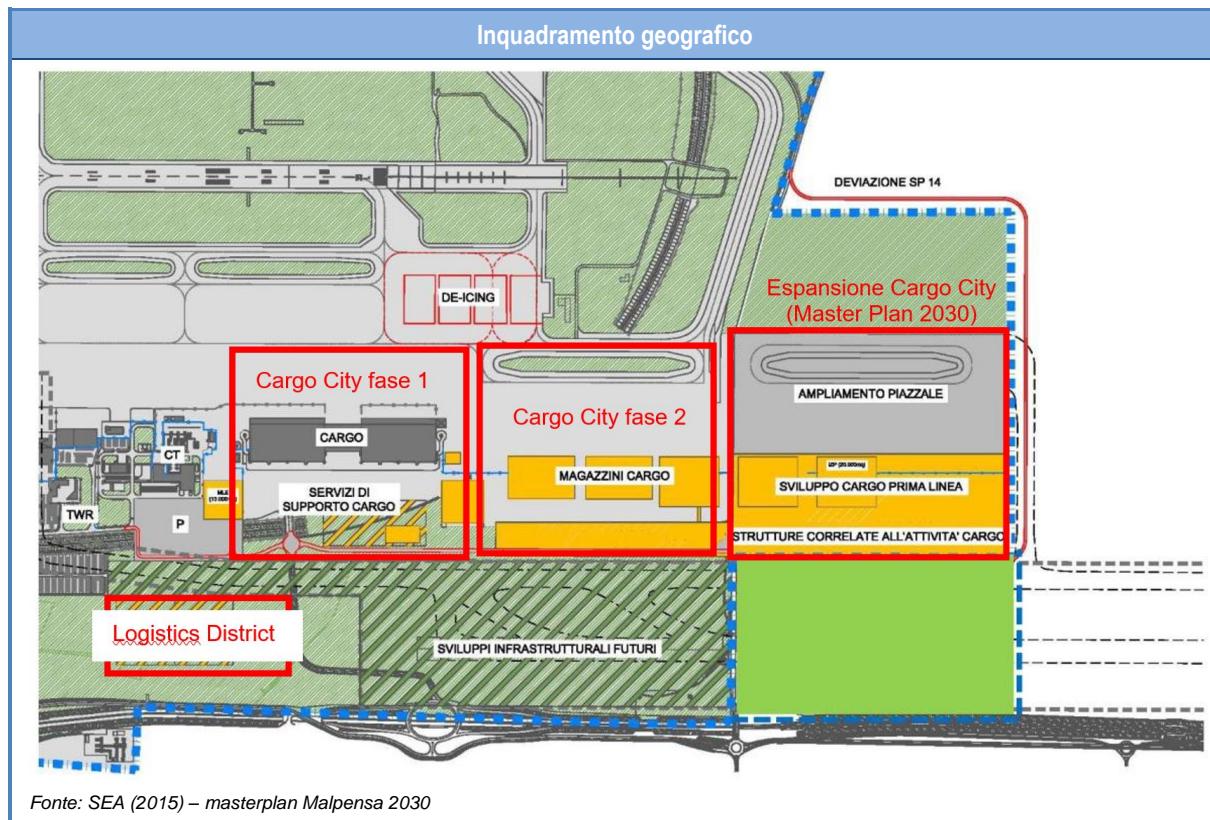
Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

L'intervento nello schema di CdP-I 2017-2021 di RFI rientra nell'intervento di programma “Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^a fase”, ed è interamente finanziato per 34 M€.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- CONFETRA ribadisce la assoluta necessità di non far slittare ulteriormente i tempi di completamento dell'intervento oltre il 2022, e soprattutto di monitorare stabilmente la fase di esecuzione dei lavori, per evitare interferenze e riduzioni di capacità per il traffico merci in orario notturno che sarebbero deleterie per il mercato e le *operations* delle imprese ferroviarie.

4.10 Progetto Malpensa Cargo District e Logistics District



Inquadramento trasportistico e fabbisogni

L'aeroporto della Malpensa è il fulcro del trasporto aereo delle merci in Italia, con una movimentazione di circa 500.000 tonnellate, pari a circa il 50% del totale nazionale (dati 2017), grazie anche alla centralità rispetto al bacino di domanda nazionale, al network di servizi offerto dalle compagnie aeree e alla posizione strategica rispetto alle reti di spedizionieri ed operatori di settore.

L'attuale dotazione infrastrutturale, denominata Malpensa Cargo City, include un piazzale per la sosta degli aeromobili (fino a 20 piazzole) ed una serie di magazzini merci affacciati sulle piste, 4 dei quali (per un totale di 70.000 mq) sono in esercizio, mentre il quinto (20.000 mq) è in fase di costruzione. Con il completamento di queste realizzazioni, la capacità di trattamento merci dell'aeroporto si aggirerà intorno al milione di tonnellate annue. Al fine di consolidare lo sviluppo cargo dell'aeroporto e di offrire direttamente al settore logistico infrastrutture dedicate, SEA sta progettando una nuova area di 125.000 mq (il logistics district) dedicata ai magazzini di seconda linea, che verrà completamente urbanizzata dal Gestore Aeroportuale per consentire agli operatori di realizzarvi proprie strutture di magazzino ove gestire in modo più efficiente i flussi di merci aeree. Questa nuova superficie sarà resa disponibile agli Operatori interessati a partire dall'inizio del 2020. Ai fini dell'ottimale utilizzo delle strutture situate in quest'area, dovrà essere istituito un corridoio doganale aeroportuale che renda possibile il trasferimento delle merci con i magazzini di prima linea in un continuum doganale (analogamente a quanto avviene per i "fast corridors" tra porti e nodi logistici interni). SEA ha già sottoposto all'Agenzia delle Dogane un progetto finalizzato a questo obiettivo.

Per poter attrarre nuovi traffici, il masterplan dell'aeroporto della Malpensa 2030 prevede inoltre lo sviluppo di un'ulteriore area, a sud-ovest dell'attuale, destinata all'ampliamento del piazzale aeromobili ed alla realizzazione di ulteriori magazzini fronte pista e magazzini di "seconda linea" con l'obiettivo di attrarre ulteriore traffico e diminuire la quota di aviocamionato verso aeroporti stranieri.

Rilevanza strategica CONFETRA

CONFETRA ritiene assolutamente prioritario e strategico il supporto all'iniziativa di sviluppo del cargo aereo Malpensa, quale elemento rilevante di supporto all'import/export italiano di eccellenza.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

Il progetto di ampliamento della *Malpensa Cargo City*, (**fase 2** attualmente in fase di completamento), è indicato nell'Allegato al DEF 2018 nell'ambito di un programma invariante di sviluppo del cargo aereo nazionale, che

vale 108 M€ complessivi (oltre alla Malpensa, prevede interventi anche a Roma Fiumicino, Bergamo Orio al Serio, Catania, Bologna, Venezia). Il progetto è parte del piano di investimenti della società di gestione SEA, ed inserito nel Contatto di Programma, sottoperiodo 2016-2020. Il progetto è inoltre indicato nel *position paper* "Azioni per il rilancio del cargo aereo" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2017. In questo ambito rientrano le opere di urbanizzazione della fase 2 della Cargo City, la realizzazione degli ultimi 2 magazzini appena completati e gli interventi infrastrutturali per la realizzazione dell'ultimo magazzino della Cargo City in corso di realizzazione e di un possibile ulteriore magazzino merci.

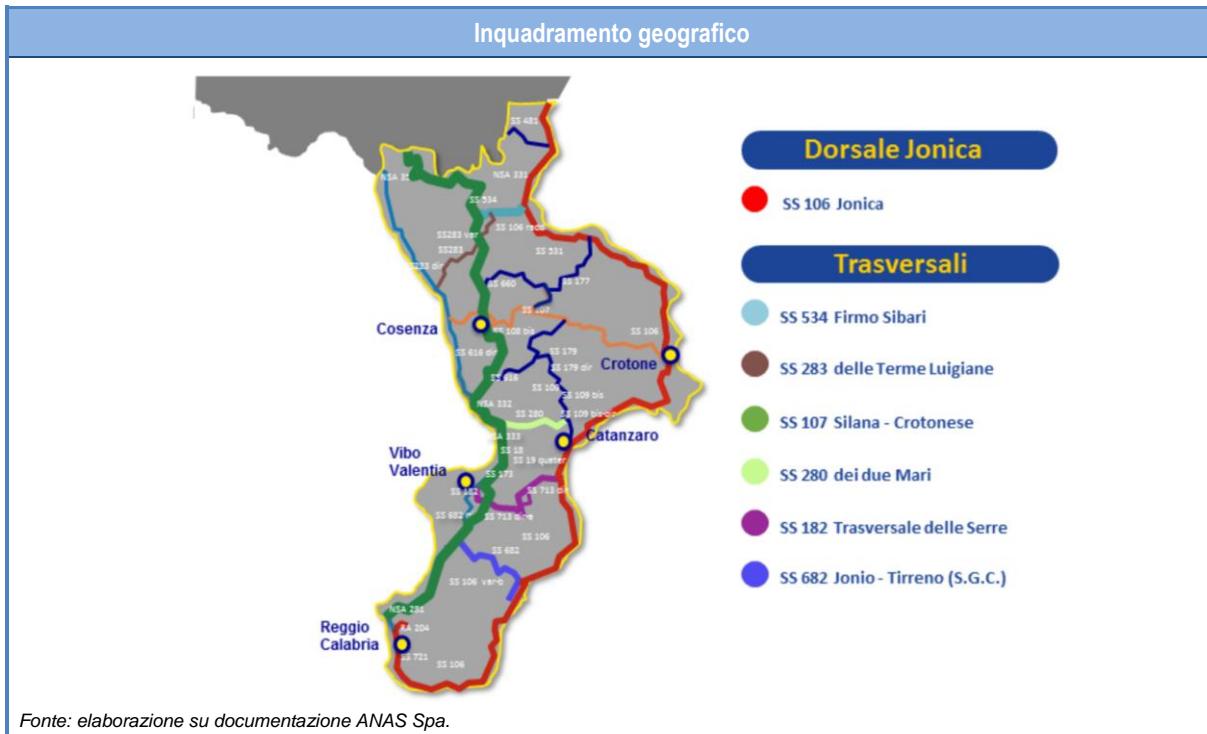
Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

Secondo i dati del Contratto di Programma SEA – sottoperiodo 2016-2020 – richiamati nel già citato *position paper* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il progetto di ampliamento *Malpensa Cargo City* vale 28.35 M€, sostanzialmente tutti destinati alla costruzione di tre nuovi magazzini di prima linea, due dei quali già realizzati. Gli investimenti necessari per l'urbanizzazione dell'area del Distretto logistico non sono invece inclusi nel contratto di programma in quanto trattasi di una struttura complementare non direttamente finalizzata ad attività aeronautiche.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- CONFETRA auspica la realizzazione dell'intervento nei tempi previsti. Al tempo stesso, se ne richiama la sinergia con il progetto della Pedemontana Lombarda (scheda paragrafo 4.3), per decongestionare l'asse Milano-Varese e creare dunque una direttrice ad elevata accessibilità per l'aeroporto.

4.11 Completamento SS 106 Jonica



Inquadramento trasportistico e fabbisogni

La SS 106 Jonica, gestita da ANAS SpA, collega con un tracciato di 491 km Taranto e Reggio Calabria, attraversando la costa jonica di Puglia, Basilicata e Calabria: il progetto risponde ad un evidente e importante fabbisogno di accessibilità di una porzione rilevante del Sud Italia. Le caratteristiche della strada sono storicamente inadeguate, sia sotto il profilo della sicurezza sia in termini di capacità in alcune tratte, e nel corso degli anni sono state proposte numerose alternative progettuali, fino alla recente attività di *project review*, in parte ancora in corso, che ha razionalizzato gli investimenti nell'ottica di una progettazione utile e snella. I tratti pugliese e lucano sono già tutti a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia, per complessivi 76 km, mentre in Calabria sono con queste caratteristiche solo 67 km. I restanti 348 km sono oggetto solo in piccola parte di intervento di ricostruzione *ex novo*, mentre in buona parte si procede con ammodernamenti e piccole varianti di tracciato prioritizzate in base ad esigenze di sicurezza e di traffico e compatibilmente con le disponibilità di fondi. Sono anche previsti tre collegamenti trasversali tra la SS 106 e la A2 (Autostrada del Mediterraneo), rispettivamente all'altezza di Sibari (SS534 Fermo-Sibari, c.d. Megalotto 4), Catanzaro (SS280 dei due Mari) e Soverato (SS182 Trasversale delle Serre), completate/ammodernate per circa la metà del loro tracciato, e con le restanti parti in fase di progettazione o appalto/esecuzione lavori.

Rilevanza strategica CONFETRA

La rilevanza dell'intervento è per CONFETRA strategica per risolvere i problemi di accessibilità storici di una parte di Sud Italia.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

Dei 348 km del tratto calabrese oggetto di lavori, 38 km ricadono nel cosiddetto "Megalotto 3" tra l'innesto della SS534 e Roseto Capo Spulico. Per tutti gli altri tratti si procede, come detto, con ammodernamenti e varianti di tracciato snelle. Il Megalotto 3 è inserito nell'Allegato al DEF 2018 come programma prioritario invariante, interamente finanziato, mentre il restante completamento dell'itinerario è inquadратo come programma prioritario in *project review*.

Nel mese di maggio 2018 sono state avviate le attività di campo propedeutiche ai lavori (cantierizzazione, espropri, risoluzione interferenze, bonifica ordigni bellici) e si prevede l'avvio dei lavori nei primi mesi del 2019.

Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

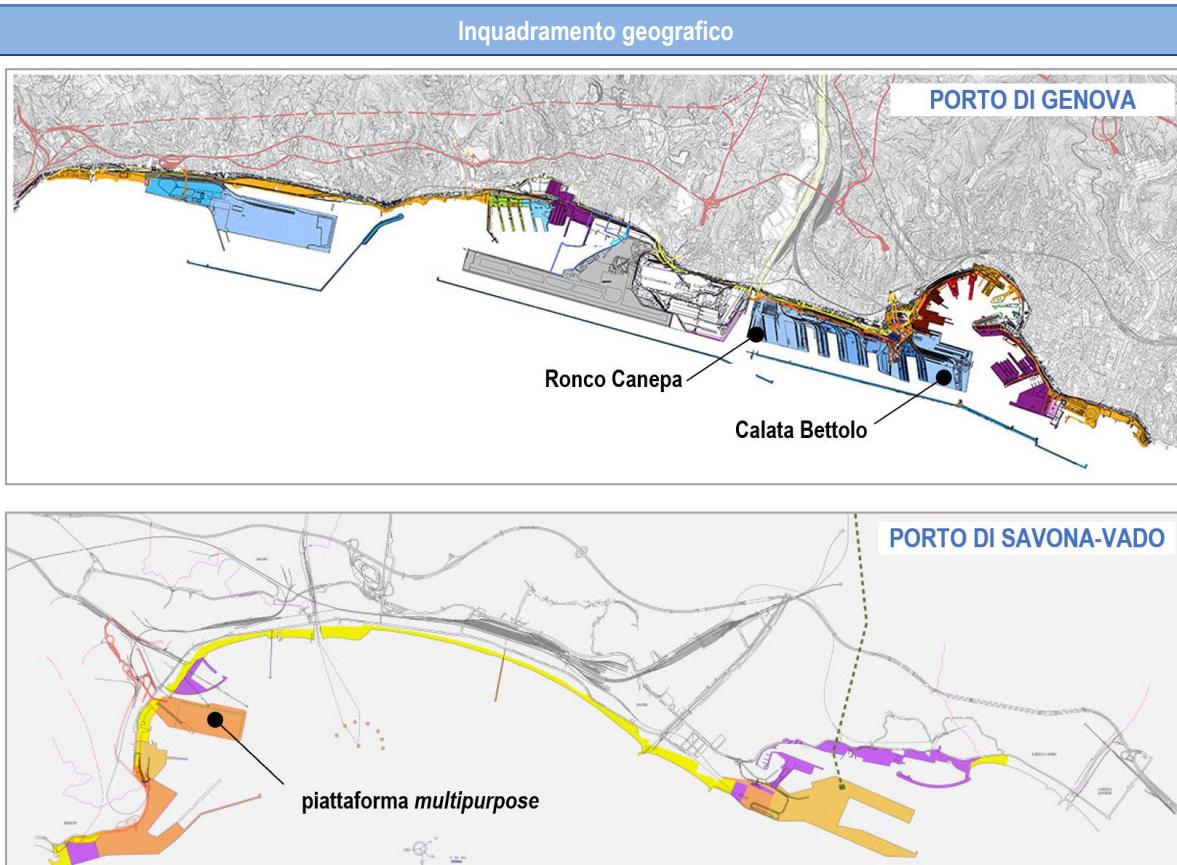
Il Megalotto 3 ha un costo di realizzazione complessivo per come definito nella delibera CIPE 3/2018 pari a 1335,12 M€ interamente finanziati. I restanti interventi di completamento in *project review* riguardano

principalmente la tratta Crotone-Sibari e sono rappresentati da 8 progetti nel Contratto di Programma/Piano Pluriennale ANAS, per complessivi 688,5 M€, cui si aggiungono ulteriori 3 interventi per circa 339 M€ finanziati con fondi FSC. L'investimento complessivo raggiunge quindi 1007,5 M€.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- CONFETRA pone l'accento sulla necessità di concludere al più presto le attività di *project review* sugli interventi di "completamento diffuso" dell'itinerario della SS 106, in modo da garantire al più presto l'avvio delle procedure progettuali e realizzative.
- Si richiede infine la predisposizione di un cronoprogramma complessivo dell'opera e della prioritizzazione delle realizzazioni, così da consentire un monitoraggio in itinere dello stato di avanzamento.

4.12 Terminal container nei porti di Genova e Savona-Vado



Fonte: elaborazione su documentazione Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Inquadramento trasportistico e fabbisogni

Gli interventi in esame riguardano la realizzazione di un nuovo terminal container nel porto di Savona-Vado, e l'ampliamento dei terminal container genovesi di Calata Bettolo e dei Moli Ronco e Canepa. Il primo intervento consiste nella realizzazione di una piattaforma *multipurpose* costituita da una espansione a mare di 250.000 m² destinata ad un nuovo terminal container per navi sopra i 10.000 TEU, con capacità di movimentazione annua a regime di 720.000 TEU, ed al riassetto dell'attuale terminal rinfuse e dei due pontili per lo sbarco di prodotti petroliferi.

A Genova, un intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina in allineamento con le testate a sud dei moli Ronco e Canepa, che consentirà un fronte di accosto con lunghezza complessiva di 640 metri, oltre ad un incremento delle aree a terra con il retrostante piazzale ottenuto con il tombamento dell'attuale specchio acqueo per circa 63.700 m².

Rilevanza strategica CONFETRA

Il sistema portuale del Nord Tirreno costituisce una delle principali porte di accesso dell'Italia ai mercati globali. Inoltre, insieme al sistema portuale Nord Adriatico, è quello con la maggiore propensione ad estendere la propria funzione *gateway* in ambito internazionale, in uno con il "progetto di sistema" della Galleria dei Giovi (Terzo Valico) e con gli interventi nel nodo ferroviario di Genova.

Per questo motivo, l'adeguamento dell'accessibilità marittima, della capacità di movimentazione e stoccaggio e della capacità di inoltro terrestre (in particolar modo ferroviario) costituiscono tre tasselli di una medesima visione strategica, che trova corrispondenza nella pianificazione nazionale e, in particolare, sia nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015, sia negli Allegati al DEF 2016, 2017 e 2018. In questo quadro di riferimento gli interventi sui terminal container in esame garantiscono un congruo incremento della capacità di movimentazione (pari a circa 1.5 MTEU), un adeguamento dell'accessibilità lato mare alla evoluzione dimensionale delle navi portacontainer, ed un potenziamento dei corrispondenti impianti ferroviari, in grado di far fronte al costante incremento dei traffici container, che per il porto di Genova hanno superato nel 2017 i 2,6 milioni di TEU/anno.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

Le opere sono indicate come strategiche ed invarianti nei documenti di pianificazione nazionale di settore (Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015) e generali (Allegati al DEF 2016, 2017 e 2018).

Per ciascuno dei tre terminali di cui alla scheda, l'operatività è subordinata al completamento di tre insiemi di interventi: (1) infrastruttura di base; (2) sovrastrutture, attrezzaggio terminal ed impianti; (3) opere accessorie. Nel caso di Savona-Vado, superate le difficoltà finanziarie iniziali, l'avanzamento lavori è oltre il 56% e si prevede di avviare l'operatività del terminal nella seconda metà del 2019, con 450 metri di banchina e 4 gru *ship-to-shore*, mentre il completamento e la piena operatività saranno raggiunti da cronoprogramma entro la fine del 2020.

Per Calata Bettolo è stata recentemente siglata la concessione in base alla quale, ai lavori già effettuati di tombamento e banchinamento, si andranno a sommare gli investimenti del terminalista per pavimentazione, mezzi di movimentazione, scalo ferroviario e parco verifiche. Alcune opere accessorie in capo alla Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, per l'accessibilità stradale e ferroviaria, completano il quadro dei lavori, con operatività piena prevista per il 2022. Per il terminal di Ronco-Canepa è previsto l'affidamento dei lavori delle opere di completamento entro il 2021.

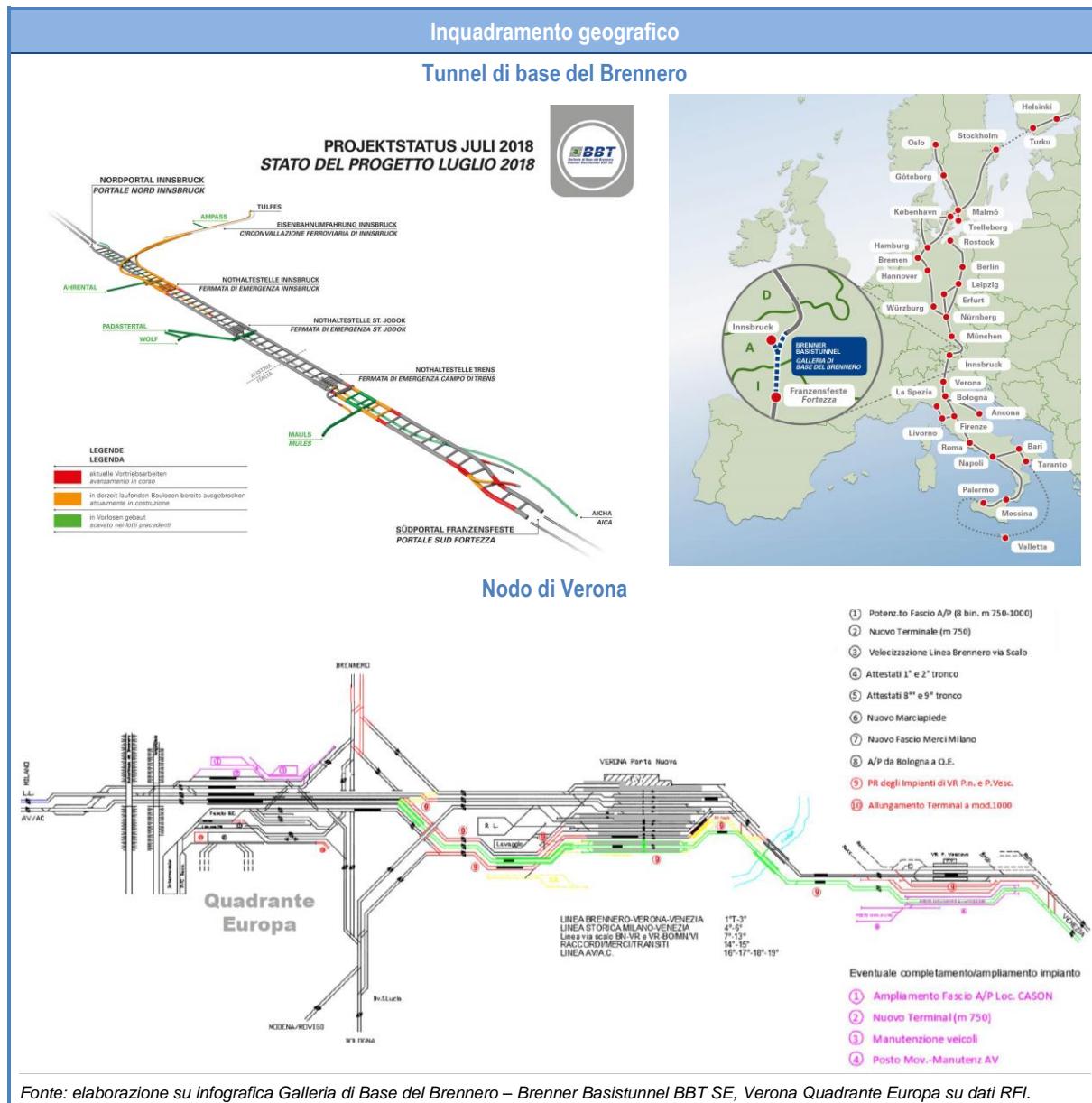
Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

Secondo i documenti ufficiali della Autorità di Sistema Portuale e i documenti di pianificazione nazionale (Allegato al DEF 2018), il costo totale della piattaforma di Vado ammonta, al netto delle opere accessorie, a 450 M€, di cui 300 M€ coperti con finanziamento pubblico (interamente disponibili) e 150 M€ a carico del terminalista. Recentemente rinnovato a giugno 2018 l'Accordo di Programma, che prevede opere accessorie per 36 milioni a carico della Autorità di Sistema Portuale, oltre quelli in corso o già realizzati. Per il terminal di Calata Bettolo, il costo della infrastruttura di base, già realizzata, è stato di 150 M€, mentre sovrastrutture e attrezzaggio sono a carico del terminalista per 136 M€, di cui 100 M€ per mezzi di movimentazione. Per il terminal di Ronco Canepa, oltre alla infrastruttura già realizzata, per un costo di 44.6 M€, è finanziata solo la progettazione esecutiva del completamento, i cui lavori valgono 16 M€.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- CONFETRA sottolinea l'importanza di monitorare e coordinare la fase di realizzazione della infrastruttura di base, degli investimenti privati e delle opere accessorie delle opere in questione, nel rispetto di un cronoprogramma definito e ambizioso, in particolare quelle per garantire l'accessibilità stradale e ferroviaria.
- Occorre inoltre provvedere alla copertura finanziaria del completamento del terminal dei moli Ronco e Canepa e definire il percorso per giungere alla operatività del terminal in linea con le esigenze attuali del mercato.

4.13 Tunnel ferroviario di base del Brennero e nodo di Verona



Inquadramento trasportistico e fabbisogni

Il *Tunnel ferroviario di Base del Brennero* è elemento cardine del corridoio TEN-T Scan-Med, insieme alle infrastrutture di accesso presenti sul versante austriaco ed italiano. Le opere di accesso sul versante italiano comprendono l'interconnessione con la linea esistente della tratta Fortezza-Ponte Gardena ed il quadruplicamento di quest'ultima. Elemento inscindibile dal tunnel di Base è anche il complesso di investimenti previsto nel nodo di Verona, che a sua volta si interseca con le scelte decisionali sulla AV/AC Milano-Venezia e sui piani di sviluppo di Interporto Quadrante Europa.

Si tratta, nel complesso, di realizzare un percorso ferroviario di pianura attraverso quello che già oggi è il principale corridoio alpino di connessione Nord-Sud dell'Italia con l'Europa Centrale e Settentrionale. In tal modo, lungo tale direttrice, si potenzierà notevolmente la modalità ferroviaria ed intermodale, sia in termini di capacità, sia in termini di competitività e di prestazioni, consentendo il transito di treni più lunghi e pesanti e senza la necessità della doppia o tripla trazione. Inoltre, ai tassi di crescita attuali, come recentemente mostrato da una analisi di Rete Autostrade Mediterranea Logistica Infrastrutture Trasporti Spa nel luglio 2018, si realizzerà una sostanziale saturazione dell'itinerario autostradale del Brennero nel medio-lungo periodo, a cui si dovrà necessariamente far fronte con adeguate azioni di *modal shift*. Non da ultimo, occorre richiamare le considerazioni ambientali che stanno rapidamente portando all'estensione del "modello svizzero" anche ai valichi austriaci. Anche il nodo di Verona deve adeguarsi al previsto incremento di traffici a valle dell'attivazione

del tunnel di Base, con una capacità complessiva da offrire per Verona Quadrante Europa al 2026 stimabile in circa 100 treni/giorno.

Rilevanza strategica CONFETRA

Oltre il 43% dell'import-export italiano (in volume) avviene con i paesi della UE28 e, di questo, oltre il 71% avviene tramite i valichi alpini. A sua volta, attraverso il Brennero transita circa il 30% delle merci che valicano le Alpi. Basterebbero già questi pochi dati a dar conto della rilevanza strategica di questa opera. In verità, il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, oltre ad incrementare l'appetibilità dell'alternativa ferroviaria ed intermodale, comporterà un incremento della capacità paragonabile a circa il 50% delle merci che attualmente transitano via strada dal valico del Brennero. L'incremento congiunto di capacità e competitività dell'alternativa ferroviaria che deriva dalla realizzazione di questa opera è dunque l'elemento principale su cui basare lo *shift* modale lungo questa direttrice e consentire lo sviluppo dei traffici e delle relazioni commerciali in modo sostenibile in un ambiente estremamente delicato quale quello alpino.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

Per quanto attiene al tunnel di base del Brennero ed opere accessorie, oltre che nella pianificazione europea, gli interventi in parola sono inseriti sia nell'Allegato al DEF 2018 come interventi prioritari invarianti, sia nello schema di CdP-I RFI 2017-2021, sempre come invarianti. Ad oggi lo stato di avanzamento dei lavori (lato Italia) è pari a circa il 17% per quanto riguarda la sola galleria di base e di oltre il 12% complessivamente. Il cronoprogramma più aggiornato prevede il completamento dei lavori per il 2027 e l'entrata in esercizio per l'anno successivo. Per quanto attiene al nodo di Verona e al potenziamento di capacità di Verona Quadrante Europa, vi è al momento un protocollo di intesa siglato con RFI per la progettazione di fattibilità degli interventi su sedime RFI, insieme ad uno studio di Quadrante Europa sulle aree di propria competenza. In coerenza, sono previsti nello schema di CdP-I RFI 2017-2021 quattro interventi, relativi alla sistemazione sia degli accessi sia dei terminali, la cui concezione e realizzazione si intreccia con la progettualità della AV/AC Brescia-Verona. In generale, sia la tratta di adduzione sia il nodo di Verona sono indicati nell'Allegato al DEF 2018 quali progetti da sottoporre a *project review* finalizzata a "verificare i costi e l'ordine di priorità degli interventi delle circonvallazioni di Bolzano e Trento e dell'accesso a Verona (connessione all'interporto Quadrante Europa ed alla direttrice trasversale Brescia-Padova)".

Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

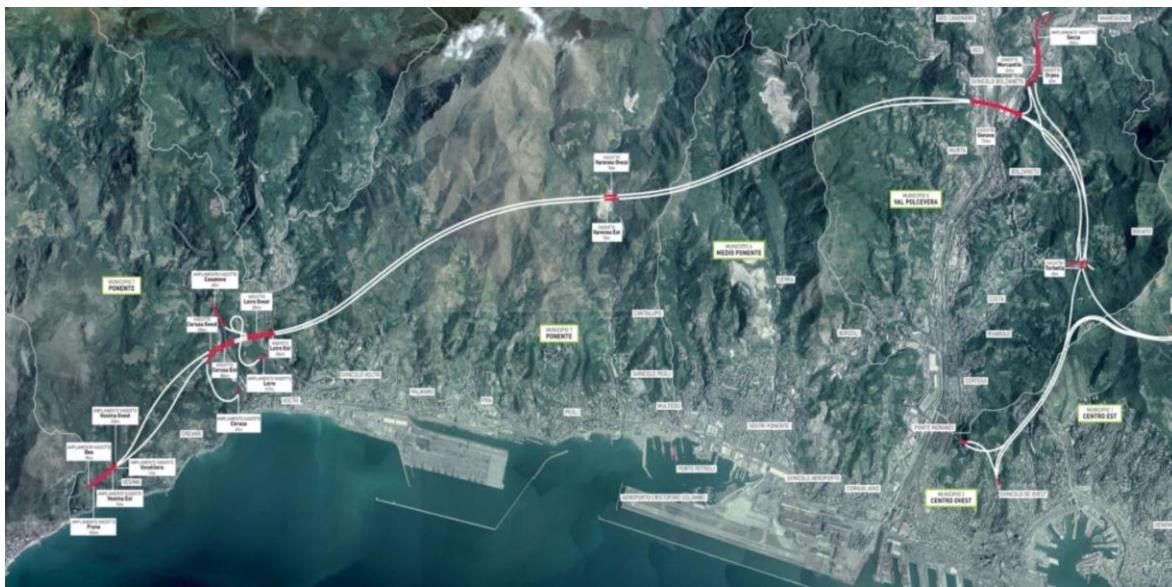
Per il tunnel di base del Brennero, a seguito della *project review* effettuata ad inizio 2018, il costo della galleria di base di competenza italiana è stato ridotto da 4400 M€ a 4192 M€. La quota coperta nel CdP-I RFI 2016-2020 in vigore è di 3029 M€, mentre nello schema di CdP-I RFI 2017-2021 tale valore è stato incrementato fino a 3532 M€, portando così a 660 M€ il fabbisogno finanziario residuo. Per quanto riguarda la tratta di adduzione, stime di inizio 2018 indicavano un costo di circa 3404 M€, sostanzialmente non coperto da finanziamento, in attesa degli esiti della *project review*. Gli interventi relativi al nodo di Verona hanno un costo complessivo, stimato congiuntamente da RFI e da Verona Quadrante Europa, di circa 143 M€, anch'essi da finanziare.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

- CONFETRA ritiene prioritario confermare la strategicità dell'opera e la sua utilità per supportare lo *shift* modale, anche in risposta alla prevista saturazione dell'autostrada del Brennero, in un'ambiente delicato come quello alpino. In tal senso, si accoglie con favore il comunicato ufficiale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 giugno 2018 a margine del *Brenner Meeting* di Bolzano: "... la realizzazione del tunnel di base del Brennero e quella del primo lotto della linea di accesso (da Fortezza a Ponte Gardena) sono rispettivamente in corso di realizzazione e già avviata dal CIPE, e rappresentano opere di utilità fondamentale",
- Occorre accelerare al più presto il processo di *project review* delle tratte di adduzione, evitando che esse diventino vincolo di capacità per l'intera direttrice, e individuare le relative coperture finanziarie necessarie per l'ultimazione dell'opera.
- Occorre coordinare in maniera sinergica e integrata le scelte sulle direttrici con quelle relative al nodo di Verona e al terminale di Interporto Quadrante Europa. In tal senso, si auspica che il coordinamento avvenga non solo sul *layout* infrastrutturale ma anche e soprattutto sulla tempistica di realizzazione e completamento dei lavori, così da cogliere appieno da subito le opportunità di ulteriore integrazione con i corridoi TEN-T europei e i relativi traffici.
- Occorre monitorare il corretto svolgimento dei lavori, anche sul versante austriaco, evitando ulteriori slittamenti in avanti della data di entrata in esercizio. Al tempo stesso, a fronte dell'impegno a procedere spediti sulla realizzazione dell'opera, occorre evitare nel frattempo provvedimenti penalizzanti per le relazioni commerciali italiane, impegnandosi inoltre a mantenere/rinnovare anche le misure di sostegno al trasporto ferroviario delle merci.

4.14 Gronda di Ponente di Genova

Inquadramento geografico



Fonte: Spea Ingegneria Europea Spa (2017).

Inquadramento trasportistico e fabbisogni

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo asse autostradale, in larga parte in galleria, che procede in affiancamento alla A10 e si interconnette con la A26, con la A7 e la A12, creando una gronda esterna alla città di Genova, che consente di separare il traffico cittadino da quello passante e da quello commerciale diretto alle aree portuali. In particolare, procedendo da ovest verso est, il nuovo asse si innesta sulla A10 a Vesima, si connette con la A26 della quale sfrutta anche l'accesso al porto di Voltri, potenziandolo, quindi si connette con la A7 a Bolzaneto e prevede il potenziamento della A7 tra Bolzaneto e Genova Ovest, della A12 fino alla barriera di Genova Est e del nodo di San Benigno che connette la viabilità locale e di accesso al porto storico con Genova Ovest. La nuova infrastruttura comprende 61 km di nuovi tracciati autostradali, di cui circa 50 km si sviluppano in 23 gallerie e 5 km su 24 viadotti, di cui 13 nuovi. La soluzione progettuale definitiva è stata scelta a valle di un dibattito pubblico nel quale sono state confrontate cinque diverse alternative di tracciato.

Il progetto, che ha generato una conflittualità significativa tra sostenitori e detrattori, è stato concepito in risposta alla necessità di razionalizzazione degli ingenti flussi veicolari che insistono sulla A10 tra Genova Ovest e Voltri, dove in numerosi tratti si superano 60.000 transiti giornalieri e, per di più, con una elevata incidenza di veicoli pesanti e di traffico commerciale. Di quest'ultimo, circa la metà è generato dal porto di Genova, i cui terminal emettono/attraggono circa 8.000 veicoli pesanti/giorno. Il tragico evento del crollo del ponte Morandi sulla A10 nell'agosto 2018 ha riproposto in tutta la sua emergenza il tema del collegamento est-ovest cittadino e delle connessioni stradali al porto.

Rilevanza strategica CONFETRA

La sola razionalizzazione dei flussi veicolari, consentendo un alleggerimento dell'unico asse est-ovest ed una migliore suddivisione delle diverse componenti di traffico e, in particolare quella cittadina da quella di attraversamento e da quella commerciale destinata alle aree portuali, consentirà un incremento del livello di sicurezza ed un risparmio di tempo complessivo per l'utenza stimato in circa 10 milioni di ore all'anno.

Più in generale, il rilievo strategico dell'opera cresce di pari passo con il ruolo centrale assunto dai porti del Nord Tirreno e dal Porto di Genova in particolare, nella strategia di sviluppo del sistema logistico nazionale. Sebbene, infatti, tale strategia vede nell'efficienza delle connessioni ferroviarie ed intermodali il principale strumento per la crescita della competitività su scala internazionale, non si può ignorare che la crescita dei traffici marittimi indurrà comunque anche un incremento dei flussi veicolari stradali, che vanno quindi adeguatamente accompagnati in ottica di sostenibilità. Accanto a ciò vi è poi il tema della resilienza del sistema, che non può prescindere dalla realizzazione di un asse est-ovest alternativo alla A10.

Inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione

Nel settembre 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato il progetto definitivo, concludendo un lungo iter che nel 2009 ha visto l'opera sottoposta anche a dibattito pubblico e che nel 2014 ha

concluso positivamente la procedura di valutazione di impatto ambientale. È attualmente in corso la progettazione esecutiva. Alcuni lavori legati al nodo san Benigno potranno iniziare anche entro l'anno, ma l'apertura dei cantieri più grandi è prevista per il 2019 per una durata prevista di circa 10 anni. La progettazione di sistema per Genova conseguente al crollo del ponte Morandi avrà inevitabili ripercussioni sulla realizzazione del progetto.

Costi di realizzazione, fonti finanziarie e coperture

Il costo complessivo dell'opera è stimato in circa 4,5 miliardi di €, con copertura garantita dai ricavi di traffico. In particolare, in base allo schema condiviso tra concessionario e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella passata legislatura e approvato anche in sede UE, la totalità degli investimenti resta in capo al concessionario, a fronte di un congruo allungamento della durata delle concessioni.

Il ripensamento generale in atto sul modello di gestione della rete autostradale e sul destino delle attuali concessioni, ivi inclusi gli allungamenti temporali di cui sopra, potrà determinare scenari di necessaria riconsiderazione della copertura finanziaria dell'opera.

Sintesi criticità/richieste CONFETRA per interazione con decisori pubblici

Il principale rischio per l'opera risiede nella possibilità che alcune scelte di fondo siano rimesse in discussione, a partire dalla scelta progettuale vera e propria, la quale peraltro, va ricordato, che si tratta di uno dei pochi interventi sottoposti a dibattito pubblico in Italia. L'altro profilo di rischio riguarda lo schema amministrativo-finanziario basato sul prolungamento delle concessioni e quindi, più in generale, sulla copertura dell'opera. In tale contesto, CONFETRA ritiene importante ribadire la necessità di realizzare l'opera al più presto possibile.

5 Bibliografia

Il presente documento è stato redatto per conto di CONFETRA, insieme al Centro Studi CONFETRA, dal Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, sotto la responsabilità scientifica del prof. ing. Vittorio Marzano. Ha contribuito alla redazione del documento l'ing. Dario Aponte. Si ringraziano per il materiale fornito in fase di redazione: il personale del gruppo porti e logistica di Rete Autostrade Mediterranee Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, in particolare il dott. Matteo Arena e l'ing. Alfredo Baldi. L'identificazione delle opere analizzate nel Position paper è frutto di un lavoro collegiale per il quale si ringrazia tutto il sistema confederale CONFETRA per il contributo.

Per la redazione del documento sono stati consultati i seguenti documenti di pianificazione:

- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (2015) e successivi provvedimenti attuativi (DPCM 26/8/2015 pubblicato in GU 250/2015, DLgs 169/16, DLgs 232/2017, DM 18/11/2016 risorsa mare)
- Allegato al Documento di Economia e Finanza 2016: Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica;
- Allegato al Documento di Economia e Finanza 2017: Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali;
- Allegato al Documento di Economia e Finanza 2018: Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica;
- Contratto di Programma – parte Investimenti di Rete Ferroviaria Italiana 2016-2020;
- Schema di Contratto di Programma – parte Investimenti di Rete Ferroviaria Italiana 2017-2021;
- ANAS: Contratto di Programma 2016-2020;
- documenti conclusivi dei tavoli di lavoro delle Aree Logistiche Integrate (Quadrante sud-orientale della Sicilia, Polo logistico di Gioia Tauro, Sistema pugliese, Logistica campana, Quadrante occidentale Sicilia) (2018);
- discussion paper “Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci: intermodalità, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche” (2016) e relative norme di attuazione (L 96/17 di conversione del DL 50/17);
- position paper “Azioni per il rilancio del Cargo Aereo” (2017);
- Protocollo di intesa per l'attuazione delle iniziative strategiche del sistema logistico del nord ovest (2016);
- documento di indirizzo “Stati generali della logistica del Nord-Est” (2017);
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale: Piano Operativo Triennale 2017-2019 e Piano Regolatore Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale (2017)

Sono inoltre stati consultati:

- *Connettere l'Italia. Trasporti e logistica per un Paese che cambia* (2018). Franco Angeli editore.

- Richieste di finanziamento di progetti di fattibilità presentate dalle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) ed approvate nella riunione della Conferenza di Coordinamento dei Presidenti delle AdSP in data 31 gennaio 2018;
- relazione introduttiva del Partenariato per la Logistica e i Trasporti istituito con L 205/17 (art 1 comma 585) e DM 40/18 del 13 febbraio 2018 e riunito per la prima volta il 31 maggio 2018;
- Contratto di programma per il Governo del cambiamento (2018);
- Linee programmatiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (trascrizione dell'audizione al Senato della Repubblica del Ministro on. Toninelli, disponibile su sito web del Ministero) (2018);
- RFI - Progetto “penultimo/ultimo miglio”, presentazione partenariale del 10 aprile 2018.

Le analisi quantitative sono state condotte anche con l'ausilio delle seguenti fonti dati:

- Note congiunturali semestrali del Centro Studi CONFETRA, anni dal 2014 al 2017;
- Informativa Statistico Economica (maggio-luglio 2018) – RAM Logistica Infrastrutture Trasporti SpA;
- Database sul commercio internazionale ISTAT-Coeweb;
- Database OTI Nord-Ovest (www.otinordovest.it);
- Observation and analysis of transalpine freight traffic flows: key figures 2016 – European Commission DG MOVE; Swiss Confederation Federal Office of Transport (2017);
- Studio sul cabotaggio stradale dell'Albo dell'Autotrasporto (2018).