

2011

I° Rapporto sullo stato delle infrastrutture in Italia: criticità di oggi, priorità di domani



Progetto finanziato da

Premessa

A partire dagli anni '60 le Camere di commercio, pur senza una precisa strategia o disegno di sistema ma con pregevoli protagonismi locali, hanno partecipato attivamente al processo di infrastrutturazione del Paese, investendo nella realizzazione e gestione di infrastrutture per lo sviluppo economico del territorio per dotarlo di servizi efficienti. L'obiettivo di queste Camere più che quello della redditività, è quello di **supportare le imprese e l'economia del proprio territorio** nei processi di crescita economica.

Le potenzialità del sistema camerale, da sempre attento ed impegnato a supportare lo sviluppo di economia e territori, sono ancora maggiori. Nei prossimi anni le Camere, ora organizzate quale pubblica amministrazione a rete sul territorio, possono infatti svolgere un ruolo determinante nel supportare, migliorare e qualificare le scelte di investimento in infrastrutture di Governo, Regioni ed Enti locali. Quale **pubblica amministrazione partner istituzionale del sistema d'imprese**, le Camere sono naturale luogo di incontro dei molteplici portatori d'interessi, di confronto e decisione su quali interventi prioritari e politiche infrastrutturali attivare sul territorio, sia per i grandi che in particolare per gli interventi cosiddetti minori, fungendo anche da strumento di valutazione e supporto degli interventi nelle diverse fasi degli stessi.

Comprendere la domanda, stabilire le priorità, definire il progetto, ricercare e costruire il consenso necessario per la sua attuazione, reperire i finanziamenti, anche con il concorso del privato con lo strumento del **project financing**, è la sfida che il sistema camerale può proporre in primo luogo a sé stesso ed alle associazioni imprenditoriali, quindi alle istituzioni locali e nazionali per i prossimi anni. **Una sfida del fare**, uscendo da sterili localismi per cogliere opportunità ed economie di dimensione proprie delle aree vaste, con l'obiettivo di contribuire a dotare territori ed economie locali di quelle infrastrutture che rappresentano una condizione necessaria, anche se non sufficiente, per conseguire efficienza infrastrutturale, recuperare in competitività e tornare a far crescere significativamente la nostra economia e la nostra società, da troppi anni attestate su tassi di sviluppo del tutto insoddisfacenti per pensare di tenere il passo dei competitor europei. D'altronde le Camere, nel proporre ed accettare questa sfida, partono non solo dalla consapevolezza del ruolo avuto nel contribuire ad arricchire le dotazioni infrastrutturali dei territori, ma anche dalla convinta partecipazione a progetti ed iniziative recenti di particolare interesse per il sostegno e la modernizzazione delle piattaforme infrastrutturali dei nostri territori.

Il presente documento rappresenta un abstract della prima edizione del "Rapporto sullo stato delle infrastrutture in Italia" che si pone l'obiettivo di evidenziare le principali criticità nel sistema infrastrutturale italiano con confronti con altri paesi europei e **fare emergere le priorità di intervento** per rendere competitivi i sistemi economici locali e l'intero sistema Paese.

Uno sguardo d'insieme alle infrastrutture di trasporto oggi

La rete stradale per una connettività door to door

Le strade presentano rispetto alle altre infrastrutture di trasporto una grande capacità di penetrazione nel territorio, nonché un'accessibilità continua nello spazio. Storicamente le zone più interne e lontane dai centri economici di riferimento trovavano nelle strade la principale via di collegamento ad essi. Anche per questo motivo il processo di potenziamento della rete stradale rimane indissolubilmente legato alla progressiva estensione e crescita dei centri abitati e, soprattutto dal primo dopoguerra, alla diffusione dell'auto come mezzo di trasporto.

L'ossatura della rete viaria del nostro Paese – estesa circa 185 mila km, escludendo le strade comunali - è costituita dalle autostrade e dalle strade statali, che rappresentano gli assi per i collegamenti a lunga-media percorrenza.

La distribuzione del *sistema autostradale* è molto fitta al Nord, soprattutto nella Pianura Padana, dove si trova il cuore economico della nazione, grazie alla presenza di molti distretti industriali e sistemi locali del lavoro (Veneto, Emilia Romagna, Lombardia). Inoltre, in questa area vi è una concentrazione di infrastrutture per la logistica (interporti di Bologna, Verona, Padova, Torino Orbassano) e di alcuni porti che sono importanti per il traffico delle merci come Genova, Trieste, Venezia, ecc. Man mano che si scende verso sud, la maglia diventa sempre più rada e ci sono interi territori che non sono coperti, soprattutto nel Centro. In particolare ciò che dovrebbe essere potenziato sono i collegamenti trasversali tra i due versanti della penisola.

La rete stradale del nostro Paese soffre attualmente per la mancanza di un'idea di crescita economica che riconosca il **ruolo fondamentale degli investimenti nelle infrastrutture**, non solo stradali ma nel loro complesso di reti e nodi. Territori meglio collegati tra loro - sia a livello nazionale che internazionale - favoriscono maggiori interscambi di prodotti, di conoscenze, di best practices.

In Italia, l'**ammodernamento della rete viaria** è fermo da anni, soprattutto nel comparto autostradale. Nell'Unione europea a 27 membri tale rete è aumentata nell'ultimo ventennio di quasi il 60%, con variazioni differenti a seconda dell'estensione iniziale della rete stessa. In Italia, paese che ha storicamente privilegiato il trasporto merci su strada, l'incremento registrato è stato solo del 7%, realizzando nel periodo 1990-2008 solo 436 km di nuove autostrade. La Legge Obiettivo aveva programmato interventi mirati a sopperire a tale deficit, nonché ad aumentare la sicurezza stradale attraverso la predisposizione di uno specifico piano, ma spesso tali interventi sono rimasti fermi a causa della mancanza di fondi.

Si evidenzia poi un **utilizzo quasi esclusivo** della modalità stradale sia per le persone che per le merci. In Italia, viaggia su strada il 91% delle merci interne, mentre i passeggeri si muovono nell'82% dei casi con mezzo stradale privato. Ciò provoca **fenomeni di congestione** sulle arterie viarie e soprattutto su alcune direttrici, con alti costi esterni del trasporto in termini di inquinamento ambientale e di tempo speso per il viaggio, oltre che un maggiore livello di incidentalità.

L'alternativa ferroviaria, ecocompatibile ma poco utilizzata

Il trasporto ferroviario - via treno o metropolitana - è una delle modalità di spostamento più efficienti, meno inquinanti, più sicure e col minore impatto sull'ambiente. Non è invece la modalità più diffusa, e resta largamente minoritario rispetto ad altre più inquinanti, energivore e pericolose, come il trasporto su gomma.

Il sistema ferroviario italiano ha sempre presentato delle peculiarità che lo hanno contraddistinto da quello degli altri Paesi europei. La prima è certamente la particolare orografia del paese, lungo e stretto e attraversato da diverse catene montuose (Alpi e Appennini) che costituiscono una barriera naturale al collegamento con il resto dell'Europa e tra i diversi versanti. La seconda è che il nostro Paese è stato il primo a passare alla trazione elettrica e questo per molto tempo ha costituito un forte vantaggio rispetto ai nostri competitors europei. Poi però, gli ammodernamenti tecnici in ferrovia si sono rivelati sempre più lenti e scarsamente efficaci, rallentati in molti casi dalla eccessiva burocratizzazione.

Le criticità che la rete ferroviaria presenta attualmente sono di diversa natura. Innanzi tutto di tipo fisico. La rete infatti non è distribuita in maniera capillare sul territorio, se i grandi centri hanno dei buoni livelli di collegamento, vi sono delle zone periferiche dove la rete ferroviaria manca del tutto. Inoltre, la qualità della rete è piuttosto deficitaria. In molte zone del Paese il servizio poggia ancora su reti non elettrificate e a binario unico, con conseguente aumento dei tempi di viaggio e riduzione delle performance. Soprattutto nel trasporto regionale l'utenza lamenta l'utilizzo di materiale scadente, vetusto e poco confortevole, perenni ritardi con grandi incertezze sui tempi di arrivo. Questo spinge, ovviamente, a preferire l'utilizzo del mezzo su gomma (pubblico o privato) lasciando alla ferrovia una quota di mercato secondaria. Meglio potrebbe andare nei servizi di Alta Velocità, che fin da subito si sono dimostrati concorrenziali con il trasporto aereo. In questo ambito, però, bisogna evidenziare i tempi lunghi di realizzazione della rete, la necessità di continue varianti, l'opposizione di alcune popolazioni locali, gli iter burocratici complessi.

La diffusione di linee alta velocità. Negli anni '80 l'Italia era l'unico paese, insieme alla Francia, ad avere una seppur minima dotazione di linee ad alta velocità, mentre altri paesi come Spagna e Germania non avevano fatto alcun tipo di investimento in questo tipo di infrastrutture. A distanza di 30 anni il gap di questi paesi è stato interamente colmato e l'Italia si trova ora ad essere superato dai principali competitors che hanno messo l'investimento sulle reti ad alta velocità tra le priorità per lo sviluppo economico dei rispettivi paesi. Nel 2009 l'Italia poteva contare su 876 km complessivi di linee AV, la Francia su 1.915 km, la Germania su 1.300 e la Spagna su 1.616 km. Nei prossimi anni questo divario è destinato ad aumentare dal momento che mentre nel nostro paese non sono previste aperture di nuove linee, gli altri paesi continueranno ad investire anche oltre il 2012.

La liberalizzazione, altro tema importante delle politiche ferroviarie di tutta Europa, nel nostro Paese si è dimostrata poco efficace, per le modalità con cui è stata attuata. Da parte di molti operatori si lamenta la presenza di forti barriere all'entrata, imposte dal gestore della rete, a favore di Trenitalia.

Infine per quanto riguarda le merci, si continua a registrare da parte dello Stato una prevalenza di investimenti nel settore dell'autotrasporto, a discapito di altre modalità meno inquinanti. Secondo le statistiche Eurostat, sulla rete ferroviaria italiana viaggia solo il 9% delle merci domestiche, mentre negli ultimi anni si è registrata la chiusura di diversi scali merci, a cui tra l'altro non è seguita una politica di investimenti di potenziamento di quelli ancora attivi.

Una "piccola" rete di idrovie di "grandi" potenzialità

Il trasporto fluviale è probabilmente molto più antico del trasporto marittimo, perché riguarda acque interne, più sicure. Del resto, in epoche passate, lo stesso trasporto via mare, a causa di eventi meteorologici o di notte, avveniva solo in vista della costa, cioè in condizioni il più simile possibile al trasporto per vie interne.

Attualmente la rete delle idrovie italiane poggia sul fiume più grande della Pianura Padana, il Po che con i suoi canali ed affluenti forma il "sistema Idroviario padano - veneto" e su un canale artificiale (canale di Navicelli) lungo 16 km che collega il porto di Livorno alla darsena del porto di Pisa.

Al di là delle strozzature che ancora allo stato attuale ne limitano l'utilizzo in maniera continua da parte di navi di capacità elevate, occorre riconoscere che le vie navigabili sono una preziosa risorsa da impiegare nel trasporto, soprattutto tenendo conto dei vantaggi ambientali di questa modalità.

Il sistema idroviario padano - veneto si sviluppa in maniera pressoché parallela alla tratta italiana del corridoio Lisbona - Kiev, che attraversa le regioni italiane settentrionali in direzione ovest-est. Vista la sua collocazione geografica, questo sistema di acque interne risulta però essere un possibile centro di intersezione anche con gli altri due corridoi terrestri che attraversano il nostro paese in direzione verticale, corridoi Berlino - Palermo e Genova - Rotterdam, nonché con il sistema orientale delle "Autostrade del Mare". La navigazione interna ha, quindi, la possibilità di inserirsi quale modalità di trasporto eco-compatibile ed eco-sostenibile nelle reti di trasporto plurimodale che l'UE sta proponendo per l'intero continente.

La prossima sfida a cui i territori interessati sono chiamati, prima ancora che i corridoi transeuropei vengano compiutamente realizzati, è quella di creare opere infrastrutturali e logistiche che permetteranno di connettere e integrare tra loro le diverse modalità di trasporto e rendere concreta e fattibile l'alternativa del trasporto intermodale delle merci che dai vivaci mercati del centro e dell'est Europa richiedono di arrivare all'Adriatico e nel sud del Mediterraneo e viceversa.

Per rendere appetibile il sistema idroviario padano - veneto anche ai flussi di traffico che conseguiranno alla realizzazione dei corridoi transeuropei, occorrerà puntare molto sulla tipologia e sulla qualità del servizio offerto in alternativa al trasporto terrestre. Riduzione dei costi, maggiore flessibilità, riduzione delle rotture di carico, capacità di navigare al meglio sia in mare che in acque interne: sono questi gli obiettivi che i gestori del sistema idroviario padano - veneto devono porsi e su cui devono investire per centrarli nel più breve tempo possibile.

L'accesso dal mare alla piattaforma italiana nel Mediterraneo

I porti e le attività connesse alla portualità hanno avuto, storicamente, un'importanza determinante nello sviluppo dell'economia nazionale. La crisi mondiale in atto dal 2008 ha comportato pesanti tagli e perdite in tutti i settori produttivi. Ad esempio, il mercato delle commodities ha subito una forte contrazione ed ha determinato un eccesso dell'offerta, una conseguente riduzione dei prezzi e una forte domanda di stoccaggio delle materie prime e semiprodotti anche presso le aree portuali.

Le politiche economiche messe in atto da diversi Paesi hanno determinato una lieve ripresa delle economie e il commercio mondiale ha ricominciato a crescere soprattutto sulla scia dei Paesi emergenti come Cina, Brasile e India. Questo andamento ha portato anche a una rinnovata dinamicità dei noli marittimi, le merci hanno ricominciato a viaggiare sulle navi e sono cambiate di conseguenza anche le rotte aprendo nuovi mercati di sbocco e di approvvigionamento.

La rilevanza che i porti hanno nello sviluppo dell'economia nazionale nasce soprattutto dal ruolo privilegiato che essi ricoprono come nodi delle infrastrutture di trasporto "generatori e moltiplicatori" di relazioni. Infatti, mentre i collegamenti con i mercati attraverso le infrastrutture terrestri (strade e ferrovie) trovano nella rigidità fisica di queste i limiti alla loro espansione, il numero dei possibili collegamenti marittimi è così elevato da risultare persino difficilmente stimabile, per la flessibilità con cui tali collegamenti possono essere combinati fra loro.

Infine, non bisogna trascurare i rapporti tra porti e territorio, nel contesto morfologico estremamente complesso della penisola italiana: la sua forma relativamente stretta, allungata e fortemente irregolare, la larga prevalenza di catene montuose e collinari che la percorrono longitudinalmente, hanno sempre

costituito (ed ancor oggi costituiscono) un ostacolo alla realizzazione di collegamenti agevoli tra i porti ed il loro hinterland. Conseguentemente, il tema di se e come i porti, così come localizzati lungo i 7.500 km delle coste italiane, siano nel complesso in grado di svolgere, in modo efficace, il loro ruolo di supporto allo sviluppo dell'economia, non sembra possa essere disgiunto dalle problematiche connesse con i vincoli posti dalla natura del territorio alla realizzazione di significative nuove infrastrutture, sia portuali sia terrestri, che risulterebbero opportune per supportare la competitività del sistema Paese.

Lungo le coste della penisola sono disseminate 534 strutture portuali tra porti commerciali e turistici. A questi poi vanno ad aggiungersi anche altre strutture utilizzate come ormeggi privati o di emergenza che portano il totale a circa 800. Negli ultimi anni si è registrata una crescita consistente del numero dei porti da attribuire principalmente all'aumento di strutture dedicate al diporto nautico. Il versante tirrenico è quello dove sono presenti il maggior numero di porti con circa 350 strutture.

Le principali criticità dello sviluppo dei porti italiani possono essere riassunte in:

- **disponibilità di spazi a terra.** Storicamente la maggior parte degli scali si è sviluppata inglobata nel tessuto urbano delle città. Questo, se da un lato ha fatto sì che il porto ed il territorio potessero divenire un'unica cosa, crescendo in maniera sinergica, dall'altro ha, di fatto, impedito l'espansione nell'entroterra delle attività.
- **attività logistiche a valore aggiunto.** I porti europei di maggiori dimensioni (Rotterdam, Amburgo, Barcellona) hanno sviluppato nel corso del tempo una serie di servizi ad alto valore aggiunto che consistono nella offerta di attività per la lavorazione e lo stoccaggio delle merci che arrivano in container. Diversi studi internazionali hanno calcolato che ogni container lavorato riesce a portare dei benefici economici non solo per il porto ma per l'intera collettività (manodopera, tasse allo stato, oneri e diritti vari) fino a 10 volte quelli di un container in transito. I porti italiani al momento non sembrano in grado di seguire un simile percorso.
- **collegamenti con le altre modalità di trasporto.** Per avere ricadute economiche importanti, la sola presenza di un porto sul territorio non basta, ma è necessario che il sistema dei collegamenti terrestri, stradali e ferroviari, sia efficiente e moderno. Ciò vale non solo per il traffico mercantile, ma anche per il traffico da diporto che è una componente essenziale per il sistema portuale italiano. Un porto inefficiente nei collegamenti terrestri non può essere competitivo e rischia di rimanere ai margini delle rotte delle compagnie di navigazione commerciale o di quelle turistiche.
- **sinergie con altre infrastrutture di nodo.** I porti potrebbero trarre numerosi benefici e trovare la disponibilità di spazi mancanti a terra, lavorando in maniera sinergica con interporti e scali merci. Tuttavia, manca ancora, sia dal punto di vista politico che da quello organizzativo e logistico, una visione d'insieme del sistema infrastrutturale nazionale, per cui ciascuna infrastruttura continua ad operare in maniera isolata e spesso in concorrenza con altre verso le quali sarebbe più proficuo creare delle integrazioni.
- **la concorrenza dei porti atlantici.** Nell'ambito degli scambi mondiali, i porti del Mediterraneo hanno visto invertire una tendenza degli anni passati che li ha visti prevalere per diverso tempo sui porti del Nord Europa. Pur in calo rispetto all'anno precedente, Rotterdam si conferma il maggiore porto europeo con 386 milioni di tonnellate di merci movimentate ed è sintomatico che tra i primi 10 porti europei per tonnellate di merci movimentate solo 4 si affaccino sul Mediterraneo (Marsiglia, Algeiras, Valencia, Genova).

Il sistema aeroportuale italiano per volare in alto

Le infrastrutture di trasporto e il livello di mobilità aerea costituiscono certamente uno tra gli elementi maggiormente determinanti per la competitività di un Paese. Un buon livello di mobilità aerea rappresenta un presupposto per lo sviluppo dell'economia locale e del turismo, e costituisce quindi una discriminante nell'attrazione degli investimenti esterni. Il processo di globalizzazione, poi, ha esteso a gran parte del mondo il contesto sociale ed economico con il quale è necessario interagire e mantenere significativi e stabili contatti. La mobilità aerea, quindi, diviene a maggior ragione un fattore essenziale per lo sviluppo di una qualsiasi economia avanzata.

E' evidente che il sottoutilizzo di dotazioni infrastrutturali, come quelle presenti nel sistema aeroportuale italiano, genera diseconomie gestionali ed una progressiva perdita di valore per il sistema Paese, dovuta alla ridotta accessibilità delle aziende italiane, e per la collettività, in qualità di primario destinatario del trasporto aereo.

Sull'Italia volano complessivamente, ad oggi, 210 compagnie aeree tra compagnie di bandiera, compagnie europee, low cost e vettori charter. Le compagnie di bandiera extraeuropee operano tutte su Roma Fiumicino e in alcuni casi anche su Malpensa, e gestiscono linee che iniziano nei rispettivi paesi, e, a volte, proseguono verso altre destinazioni europee.

L'insediamento dei vettori low cost in molti scali secondari a seguito di accordi con le società di gestione degli aeroporti e con gli Enti Locali ha determinato una organizzazione del settore che è ben lontana da un modello hub & spoke, concentrato sui due poli principali di Roma e Milano. Al contrario, i servizi nazionali danno vita ad una vera e propria ragnatela di collegamenti le cui motivazioni andrebbero spiegate e ricercate caso per caso. Ad esempio, aeroporti di piccole dimensioni con poche centinaia di migliaia di passeggeri all'anno sono collegati con gli aeroporti delle più grandi città italiane ed estere.

Competere in uno scenario caratterizzato dalla presenza dominante delle compagnie low cost significa:

- sviluppare con loro accordi di co-marketing e commerciali;
- programmare, realizzare, valorizzare e promuovere i canali di transfer dagli aeroporti;
- considerare nella programmazione dei transfer la necessità di coordinarli con i voli in provenienza dai principali bacini di interesse di ciascun territorio;
- investire negli aeroporti leader di mercato per ogni bacino di utenza;
- posizionare l'organizzazione di ciascun aeroporto sul trasporto low cost;
- sviluppare proposte turistiche in linea con le strategie delle low cost.

A fronte di questa struttura del mercato del trasporto aereo, i gestori aeroportuali dovranno puntare sempre di più sulle seguenti strategie:

- aumentare il numero dei collegamenti di cabotaggio per rendere gli scali più attrattivi da parte delle compagnie low cost interessate ed invogliare i vettori di linea a stabilire collegamenti atti a catturare quote di traffico in prosecuzione su altre rotte del network;
- individuare un vettore low cost di riferimento per dare stabilità ai collegamenti e individuare elementi per sottrarli alla precarietà che spesso contraddistingue la programmazione del low cost;
- integrare l'offerta aeroportuale con l'offerta del territorio e con le reti di mobilità al suo interno.

La rete di infrastrutture logistiche per la movimentazione delle merci

Il nostro è stato il primo Paese europeo a pensare agli interporti come a una rete infrastrutturale dedicata al trasporto intermodale e ad intervenire con uno strumento di programmazione quale il Piano Generale dei Trasporti. Già negli anni '60 esisteva l'infrastruttura di Rivalta Scrivia, mentre negli anni '70 sono stati costruiti gli interporti di Bologna, Verona, Padova.

L'interporto in Italia rappresenta un modello originale di piattaforma logistica, la cui finalità è la realizzazione dell'intermodalità come strumento per:

- la razionalizzazione del traffico delle merci, del magazzinaggio, della distribuzione e della logistica a livello territoriale;
- il riordino urbanistico per allontanare dalle città gli impianti delle imprese di trasporto che rischiavano di essere inglobate nelle aree metropolitane a causa della loro espansione.

È chiaro che una struttura del genere consente alle imprese insediate non solo economie di scala nella realizzazione e nell'utilizzo delle parti comuni, ma favorisce anche l'aggregazione in territori ottimali e strategici, nel contesto nazionale di più servizi connessi alle attività dell'interporto e delle imprese che sono localizzate in esso.

In realtà, esso rappresenta, ad oggi, il centro nodale più complesso ed articolato che possa essere concepito per la gestione delle attività di movimentazione, transito e stoccaggio delle merci, considerato lo stato esistente delle tecnologie e delle risorse disponibili.

Oltre agli interporti, i centri o terminal intermodali possono anch'essi operare al servizio dell'interscambio strada-rotaia, seppure con funzioni più limitate e meno strategiche rispetto agli interporti.

La tecnologia gioca un ruolo importante per la gestione di tutte le informazioni che quotidianamente sono trattate nello svolgimento dei servizi associati al trasporto combinato (prenotazioni via telematica dello spazio ferroviario, posta elettronica, accesso a banche dati, eccetera) per cui è necessario che gli interporti siano dotati anche di sistemi telematici adeguati per la trasmissione di tali informazioni.

Per quanto riguarda le Società di gestione degli interporti, nella maggior parte dei casi esse hanno una componente azionaria di tipo misto pubblico-privato. Regioni, Province, Comuni, Camere di Commercio rappresentano la parte pubblica più consistente, mentre i soggetti privati sono costituiti generalmente da banche, compagnie di assicurazione, società ferroviarie, operatori del settore industriale e dei servizi.

Accanto alle infrastrutture interportuali riconosciute per legge ci sono piattaforme logistiche promosse dai privati specializzate per prodotto e per operatore. La piattaforma logistica è dotata di impianti automatici e semiautomatici di movimentazione e stoccaggio delle merci, governati da sistemi informatici complessi; non esiste una tipologia unica di piattaforma logistica, ma ognuna è costruita in funzione delle necessità delle imprese che le utilizzano; mentre gli interporti usufruiscono di investimenti pubblici, la piattaforma logistica rappresenta una tipologia d'investimento a carico dell'utente privato.

La differenza sostanziale tra un terminal pubblico ed uno privato è che il primo risponde ai fabbisogni logistici di tutte le imprese di trasporto che chiedono di accedervi, senza distinzione, non potendo rifiutare l'accesso all'infrastruttura; mentre un terminal privato è destinato a soddisfare i bisogni logistici di chi lo costruisce.

Le altre infrastrutture di supporto all'economia

I poli fieristici

Le fiere rappresentano un importante fattore di sviluppo per gli apparati produttivi nazionali ed ancora di più per i sistemi economici a scala locale. Le società fieristiche sono, infatti, da intendersi come aziende che hanno fortissime ricadute economiche rispetto ai territori di insediamento. C'è da considerare sia il ruolo di volano che le fiere possono avere - e che in effetti storicamente hanno avuto - nei riguardi delle imprese distrettuali, sia la capacità delle fiere di produrre ricchezza in maniera diretta. Va da sé che i visitatori di una fiera, soprattutto quelli stranieri, portano reddito per il territorio che frequentano. Ad esempio, si stima che l'indotto generato dalla fiera di Milano sia pari a oltre 4 miliardi di euro l'anno (pari allo 0,5% del Pil complessivo della Lombardia), mentre quello della fiera di Bologna è pari a circa 900 milioni di euro.

Il sistema fieristico italiano è secondo in Europa, dopo la Germania, per dimensione e capacità di attrazione, e quarto a livello mondiale. Tutto ciò grazie non solo al crescente know-how acquisito dagli organizzatori, ma anche al fatto di poter contare su quartieri fieristici moderni, sempre più dotati di servizi, attrezzature e infrastrutture all'avanguardia, con elevata capacità di attrazione per espositori e visitatori. Nonostante l'avvento di internet, il momento fieristico risulta ancora una vetrina di eccezionale importanza ed una operazione di marketing estremamente competitiva, ed in fondo anche a buon mercato. Infatti, da recenti indagini emerge che la fiera rappresenta l'attività promozionale cui ricorre il maggior numero di imprese manifatturiere.

I centri agroalimentari

Tradizionalmente, il mercato all'ingrosso è il luogo fisico dove si riuniscono persone, imprese e prodotti. Esso rappresenta il punto d'incontro tra la domanda e l'offerta di prodotti, nella duplice veste di strumento pubblico a garanzia del produttore (intervento regolatore nella formulazione del prezzo delle derrate agricole) e del consumatore (controllo della qualità e del prezzo dei prodotti scambiati) e di strumento privato per il loro ruolo collegato all'attivazione di meccanismi di scambio e delle dinamiche competitive tra imprese.

In effetti, nel mercato all'ingrosso trovano compimento in un unico luogo e momento tre importanti funzioni:

- commerciale: negoziazione tra venditore e acquirente;
- di scambio: trasferimento di proprietà della merce;
- finanziaria: pagamento della merce acquistata.

E' possibile distinguere fra tre differenti tipologie di mercato all'ingrosso:

- **Mercati alla produzione o all'origine**, collocati in zone con un'elevata produzione in cui il fornitore è egli stesso un produttore.
- **Mercati di redistribuzione o di transito**, che hanno la funzione di raccogliere consistenti quantitativi di prodotti sia nazionali che esteri per poi smistarli ad altri mercati.
- **Mercati terminali o di consumo**, caratterizzati da una forte presenza di dettaglianti che si rivolgono direttamente al consumatore finale.

A partire dagli anni novanta il ruolo dei mercati all'ingrosso nella distribuzione dei beni agroalimentari in Italia si è ridotto considerevolmente a causa delle dinamiche che hanno coinvolto sia la produzione agricola sia la distribuzione al dettaglio. In particolare, le tendenze alla concentrazione del settore a monte e valle della filiera hanno portato a un effettivo ridimensionamento della tradizionale attività di intermediazione del mercato all'ingrosso. Altri fattori che hanno contribuito al declino dei mercati all'ingrosso sono da un lato, la non piena consapevolezza dell'importanza del ruolo degli stessi e la mancata capacità di gestione da parte degli Enti proprietari dei mercati (Comuni), dall'altro la crescente competizione della Distribuzione Organizzata (centri commerciali, ipermercati, supermercati, catene commerciali, ecc.) che ha eroso sempre più i volumi dei prodotti agroalimentari, quelli classici (frutta, verdura, pesce) che transitano dai mercati all'ingrosso. Si può affermare che circa il 50% dei prodotti ortofrutticoli non passano dai mercati all'ingrosso.

L'accessibilità alle reti telematiche

I sistemi di trasporto intelligente (ITS) sono uno strumento molto importante per la gestione della mobilità, della sicurezza dei trasporti e per lo sviluppo della mobilità sostenibile. La loro nascita deriva dalla applicazione ai sistemi di trasporto delle tecnologie informatiche e delle telecomunicazioni, per l'erogazione di servizi utili ad aumentare l'efficienza delle infrastrutture di trasporto e la trasmissione di informazione agli utenti.

Gli ITS raccolgono, elaborano, gestiscono e trasmettono informazioni sui veicoli, sullo stato delle infrastrutture integrandoli in maniera intelligente, consentendo in questo modo di affrontare problemi legati alla mobilità in maniera tempestiva ed organica e di aumentare i livelli di sicurezza.

Studi della Commissione europea rivelano come le applicazioni degli ITS nei Paesi dell'Unione Europea abbiano comportato una riduzione dei tempi di spostamento del 20%, un aumento della capacità della rete fino al 10% e miglioramenti in termini di sicurezza fino al 15%.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha da tempo avviato una serie di iniziative che hanno lo scopo di incentivare l'uso della telematica nei trasporti. Tali azioni trovano un importante riferimento nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 dove venne inserita una sezione dedicata al ruolo della telematica nello sviluppo dei trasporti nazionale. Il concetto è stato ribadito con le Linee Guida per il Piano Generale della Mobilità del 2007.

Nel 2001 il ministero ha promosso la realizzazione di uno strumento capace di rendere compatibili e interoperabili le diverse applicazioni ITS. Tale strumento è operativo dal 2003 ed è stato denominato ARTIST, Architettura Telematica Italiana per il Sistema di Trasporto.

Una visione al futuro della dotazione infrastrutturale italiana

I corridoi Transeuropei

Le infrastrutture di trasporto e della logistica ricoprono un ruolo decisivo per la competitività di tutto il tessuto imprenditoriale, e più in generale, del sistema Paese. Il deficit infrastrutturale dell'Italia rappresenta, ormai, una questione storica tale da non riuscire più a reggere il confronto con i principali partner europei. Basti pensare alla Francia, al Regno Unito, alla Germania, al Belgio e all'Olanda che già nel 1985 presentavano una dotazione infrastrutturale in rapporto al PIL migliore dell'Italia e nel 2010 hanno ulteriormente allungato il passo. Senza considerare, poi, quegli Stati che 20 anni fa conseguivano risultati peggiori dei nostri ed oggi, invece, registrano delle performance migliori, come ad esempio la Spagna. Per quanto riguarda in particolare lo sviluppo della rete autostradale, negli ultimi 10 anni, quella italiana ha fatto registrare un incremento di appena il 5%, notevolmente al di sotto di Spagna + 19,1%, Francia + 32,7%, Portogallo + 142,2%.

I sistemi di trasporto e di logistica rappresentano, quindi, degli asset essenziali per la competitività del sistema Paese e quando vi sono delle pesanti criticità come ad esempio traffico e congestione stradale è necessario operare sull'integrazione tra pianificazione dei sistemi di trasporto e logistica e la più generale pianificazione dell'uso del territorio al fine di ridurre o eliminare tali negatività. E' opportuno, quindi, apportare degli interventi che riguardano, in particolar modo, le diverse modalità di trasporto, gli assi ed i nodi, le reti principali e secondarie di distribuzione.

Bisogna potenziare, in primis, i corridoi europei al fine di favorire il riequilibrio del sistema interno dei trasporti e contribuire al recupero del ritardo accumulato rispetto al resto dell'Europa. Il completamento delle linee AV/AC permetterà, infatti, di liberare le linee tradizionali aumentando la loro capacità produttiva e permettendo un aumento dell'efficienza del trasporto ferroviario sia in termini di tempi che di frequenze.

Il sistema dei trasporti italiano ha raggiunto un elevato livello di saturazione, con un forte squilibrio verso la gomma, che raccoglie circa l'90% delle merci in circolazione. Questo comporta alti costi economici che incidono sulla competitività del sistema produttivo e alti costi sociali ed ambientali che incidono sulla qualità della vita della popolazione.

La programmazione delle reti TEN-T rappresenta per l'Italia, anche, un elemento fondamentale per creare una lista di priorità di interventi tra quelli programmati su territorio, al fine di:

- completare il disegno di rete;
- risolvere le situazioni di criticità sugli assi di adduzione ai corridoi;
- potenziare i nodi chiave per lo sviluppo dell'intermodalità e per la loro connessione alla rete.

E' dunque chiara la rilevanza di sviluppare una concreta politica di corridoio: la domanda di trasporto crescerà e solo chi risponderà con concrete iniziative potrà sperare di essere integrato nelle dinamiche economiche europee.

La realizzazione dei corridoi europei e, quindi, delle reti Ten-T costituisce una condizione indispensabile per aumentare i livelli di competitività nel nostro Paese e per prevenire fenomeni di marginalizzazione economica. A queste infrastrutture, infatti, è assegnato il compito di agganciare l'Italia all'Europa e di collegare tra di loro le regioni e le aree del territorio nazionale, migliorando l'accessibilità e riducendo il ritardo infrastrutturale accumulato nel corso degli ultimi decenni.

Il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale costituiscono, quindi, una condizione indispensabile per prevenire fenomeni di marginalizzazione, cioè per evitare che l'Italia sia tagliata fuori dal mercato interno europeo, e per aumentare i livelli di competitività territoriale. Secondo gli studi realizzati dalla Commissione europea, in Italia, gli effetti positivi dell'attuazione del programma si distribuiscono lungo tutta la penisola, con valori più elevati lungo la dorsale interessata dal Progetto Prioritario I Berlino-Palermo, specialmente nelle sezioni più meridionali localizzate in Calabria e Sicilia.

La realizzazione del Corridoio I Berlino-Palermo è, dunque, un passo fondamentale per l'integrazione dell'Italia, in particolare Centro Meridionale, con i paesi dell'Europa Centrale. Non a caso l'Italia ha incluso tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale due grandi opere inserite nel Corridoio I: il ponte sullo stretto di Messina e il nuovo tunnel ferroviario del Brennero. Quest'ultimo rappresenta un segmento del Corridoio I che si interseca con il segmento centrale del Corridoio V Lisbona-Kiev che si sviluppa da Torino sino a Trieste.

Il Corridoio I costituisce, quindi, un rilevante passo teso ad agevolare la connessione Nord-Sud dell'Europa. Ma proprio il desiderio di candidarci a piattaforma logistica del Mediterraneo deve spingere l'Italia, ed in particolare le regioni meridionali che più hanno da guadagnare, a vedere il Corridoio I come il primo, rilevante, tassello di una rete più ampia. Ovviamente è opportuno considerare anche gli altri corridoi che sono di estremo interesse per l'Italia come il Corridoio V che rappresenta la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, tra le aree produttive della Padania, della Baviera e gli assi strategici che collegano il corridoio stesso con l'intero bacino della Rhur.

Ecco allora che la politica di corridoio diviene un'occasione da non perdere. Non solo si configura la possibilità di una migliore connessione Nord-Sud tramite il Corridoio I e Est-Ovest tramite il Corridoio V. Si aprono concrete aspettative di più facili connessioni nell'intera area euromediterranea, di una migliore integrazione dell'Italia con le regioni dell'est europeo tramite i paesi Balcanici, con la Turchia, e così via. Inoltre il completamento tra i paesi Meda, rappresenta una grande opportunità che potrà essere valorizzata, ad esempio, attraverso le Autostrade del Mare al fine di favorire l'accessibilità e la comunicazione tra i vari paesi.

Bisogna quindi lavorare avendo chiaro che le grandi direttrici di sviluppo delle reti Ten-T sono un potente strumento capace di dar vita a numerosi rapporti all'interno dello spazio europeo.

Per questo motivo la politica regionale deve puntare alla realizzazione dell'asse di collegamento tra Campania, con Puglia, Molise e Sicilia, per unire i nostri mari, prendendo ad esempio ciò che ha già realizzato con l'asse Roma - Napoli. In particolare l'auspicabile collegamento tra il corridoio I e VIII potrebbe rappresentare il nesso più importante nel Mezzogiorno perché unirebbe città fortemente popolate quali Napoli e Salerno con quelle adriatiche. Analogamente una migliore connessione con il Molise aprirebbe alla possibilità di connettersi velocemente con Ploce. La congiunzione tra gli assi permetterebbe di sviluppare meglio le zone interne, valorizzando così le aree intermedie che ad oggi non riescono a ottenere la giusta attenzione.

Ancora, con la realizzazione del corridoio VIII e l'auspicabile estensione al corridoio I si potrebbe veicolare al meglio la crescente domanda di mobilità proveniente dai paesi dell'Est e concentrare nuovi insediamenti industriali anche nei Balcani e nel Medio Oriente.

Affinché si realizzi tutto ciò e non si venga, quindi, tagliati fuori dalle principali reti trans-europee, è necessario che il nostro Paese superi le attuali carenze infrastrutturali e di servizi. Non bisogna commettere però l'errore di focalizzare i diversi interventi solo nel settore della costruzione di nuove strade e ferrovie: queste sono essenziali ma debbono esse accompagnate da una "rete di servizi connessi" di supporto, basato su attività del terziario avanzato e tecnologie avanzate, capace di esaltarne le potenzialità

e di migliorarne il livello di servizio. Infine, bisogna aver chiara la necessità di perseguire il sempre auspicato riequilibrio dei trasporti tra le diverse modalità se vogliamo garantire la sostenibilità ambientale.

L'Italia, però, anche se interessata dalla realizzazione di quattro dei progetti prioritari della rete trans-europea di trasporto (TEN-T), ad oggi, presenta uno stato di attuazione delle reti Ten-T molto basso: solo poche sezioni sono costruite (Firenze-Roma-Napoli, Novara-Milano-Treviglio, Padova-Venezia) e molti interventi devono ancora essere progettati, approvati e cantierati. I ritardi registrati in Italia nell'implementazione dei progetti si spiegano in parte con la mancanza di risorse finanziarie per la realizzazione delle opere di interesse strategico europeo. Molte tratte, come la Milano-Verona, la Verona-Padova, il terzo Valico dei Giovi, sono infatti penalizzate dalla carenza di finanziamenti.

E' notevole il volume delle risorse finanziarie che l'Italia deve mobilitare a partire dal 2008 per completare la realizzazione delle sezioni dei progetti prioritari 1, 6 e 24 situate sul territorio nazionale: il fabbisogno necessario al completamento è infatti stimato, ad oggi, in più di 60 miliardi di euro. Una parte di questo fabbisogno, pari a 10 miliardi di euro, deve essere coperta con fondi nazionali per permettere di realizzare le opere previste nel periodo 2008-2013, tra cui in particolare il tunnel di base del Brennero. Ad oggi, sono infatti stati resi disponibili soltanto 7 miliardi di euro per il programma 2008-2013 di interventi sulle TEN-T. Dopo il 2014, saranno inoltre necessari circa 50 miliardi di euro per il completamento delle infrastrutture ferroviarie di interesse europeo.

E' opportuno, quindi, stimolare enti pubblici e soggetti privati, cittadini e media a partecipare fattivamente allo sviluppo di questi progetti: la politica europea dei corridoi è un'occasione, ma per la loro realizzazione serve un impegno concreto dei soggetti pubblici anche nell'ottica di lungo periodo. In quest'ambito è assolutamente indispensabile, inoltre, coinvolgere anche capitali privati al fine di realizzare i diversi progetti tramite il project financing o, in una prospettiva di collaborazione più ampia, di Partenariato Pubblico-Privato. Questo perché i contributi provenienti dall'Unione Europea da soli non bastano a realizzare le grandi opere; è necessario un maggiore impegno rispetto al passato da parte di ogni Stato membro. In questo mutato scenario, le Camere di Commercio possono assumere il ruolo di soggetti finanziatori o proprietarie di reti (tratte autostradali, aeroporti, ecc.).

Le infrastrutture strategiche

E' con il Programma delle Infrastrutture Strategiche che molte opere programmate con la Legge obiettivo sono state concretamente avviate, oltre che essere monitorate in modo da fornire tempestivamente le informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo del Paese.

Il valore complessivo del Programma è pari a 231 miliardi di euro: di questi, 84 milioni, pari al 36%, si riferiscono al Mezzogiorno, mentre nel 2001 tale percentuale non superava l'8%. Il valore deliberato dal CIPE ammonta a circa 129 miliardi di euro e la copertura finanziaria garantita è di circa 89,2 miliardi di €. È utile ricordare che questa copertura finanziaria è importante se si tiene conto che nei 231 miliardi di € ci sono opere come il valico del Brennero, l'asse Torino - Lione, il Terzo Valico dei Giovi, il Ponte sullo Stretto, che hanno un'esigenza di cassa distribuita nel prossimo quinquennio. Ad oggi, sono completate, appaltate e/o cantierate opere per 62 miliardi di € e sono in corso di prossimo appalto opere per circa 6 miliardi di €. Infine, sono in atto investimenti per 68 miliardi di €.

Con riferimento alle risorse pubbliche nell'estate del 2008 è stato istituito, con decreto legge n. 112, un apposito "Fondo per il finanziamento di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche", al quale il CIPE ha destinato una prima assegnazione di 7,3 miliardi di euro e successivamente ulteriori 3,8 miliardi di euro per

un totale di 11.156 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo aree sottoutilizzate (FAS)¹. La scelta però di utilizzare risorse destinate alle aree sottoutilizzate ha subito una vasta gamma di contestazioni.

Successivamente, nella seduta del 13 maggio 2010, il CIPE dopo aver evidenziato, su proposta del Ministero delle Infrastrutture, che a seguito della crisi finanziaria a livello internazionale tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010 è opportuno rimodulare le risorse del Fondo infrastrutture non ancora assegnate con specifiche delibere a singoli interventi, detta i criteri funzionali per la selezione degli interventi da finanziare. Tali criteri riguardano:

- il livello dell'avanzamento progettuale tale da consentire l'immediata cantierizzazione dei lavori;
- la continuità funzionale di alcune opere;
- l'utilizzo di fondi della legge obiettivo legati a scadenze temporali obbligate;
- l'attrazione di capitali privati;
- il particolare livello di emergenza.

Il CIPE, quindi, ha approvato la rimodulazione del quadro di dettaglio del Fondo infrastrutture in complessivi 1.424,2 milioni di euro, dopo aver individuato in 5.096,85 milioni di euro le assegnazioni complessive da destinare ad interventi previsti nelle delibere del 2009 e non ancora finanziati. Il residuo disponibile del Fondo infrastrutture verrà destinato alle seguenti priorità:

- continuità funzionale di opere di difesa idraulica in ambiti urbani di rilevanza sovranazionale;
- opere manutentive della rete stradale e ferroviaria per un importo complessivo non superiore a 560 milioni di euro;
- opere mirate al superamento di emergenze idriche;
- interventi per la messa in sicurezza di opere stradali e ferroviarie;
- opere mirate alla funzionalità del trasporto metropolitano;
- opere mirate alla organizzazione delle piastre logistiche;
- opere infrastrutturali supportate da capitali privati per più del 50 per cento.

La tabella 1 – che segue - evidenzia in particolare come a fronte di una assegnazione iniziale (6 marzo 2009) al Fondo infrastrutture di 11.156 milioni di euro, dopo appena un anno le risorse disponibili sono diminuite del 77%. Purtroppo, non sono state destinate risorse aggiuntive, ma con la creazione del Fondo infrastrutture vi è stata solo una riallocazione di risorse già destinate ad altri interventi e che ovviamente sono rimasti in sospeso come, ad esempio, quelli già programmati dal Ministero per lo sviluppo economico: 2 miliardi al recupero dei siti industriali inquinati, 1,8 miliardi a nuovi contratti di sviluppo per il Mezzogiorno, 200 milioni all'estensione del programma "Industria 2015", 800 milioni alla rete a banda larga; 700 milioni per incentivare l'utilizzo di fonti rinnovabili e il risparmio energetico, oltre a 100 milioni per l'avvio delle zone franche urbane.

¹ Per le quote di provenienza FAS va rispettato il consolidato vincolo di destinazione territoriale delle risorse stesse, nella misura dell'85% a favore del Mezzogiorno e del 15% a favore del Centro Nord. Inoltre, l'importo di 7,3 miliardi di euro è comprensivo delle preallocazioni disposte in via legislativa a favore del settore infrastrutturale (la privatizzazione della Società Tirrenia e gli investimenti nel settore ferroviario e del trasporto pubblico locale).

Tabella 1: Disponibilità residue del Fondo infrastrutture (milioni di euro)

Assegnazioni al "Fondo infrastrutture" a carico del FAS	11.156,00
Utilizzi	4.035,00
Residuo per l'Italia	7.121,00
Disponibilità per infrastrutture nelle macroaree	
Centro-Nord (15% di "Residuo per l'Italia")	1.068,15
Mezzogiorno (85% di "Residuo per l'Italia")	6.052,85
Assegnazioni CIPE al dicembre 2009	
Centro Nord	861,90
Mezzogiorno, al netto della riserva per l'Abruzzo	3.826,40
Riserva per Abruzzo	408,50
Totale assegnazioni	5.096,80
Totale residuo	2.024,20
Assegnazioni da Legge finanziaria per il 2010	
Art. 2, comma 219	500,00
Art. 2, comma 55	100,00
Disponibilità residue su Fondo infrastrutture	1.424,20
Assegnazioni avvenute in corso di seduta del 22/7/2010	
Opere manutentive della rete ferroviaria	292,00
Opere manutentive della rete stradale	268,00
Residuo a luglio 2010	864,10

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Ministero Infrastrutture e dei Trasporti

Il Presidente della Commissione Ambiente, inoltre, ha presentato, nel mese di luglio 2010, il V Rapporto sullo stato di attuazione del Programma per le infrastrutture strategiche della Legge obiettivo (PIS). Il Rapporto analizza l'andamento del Programma e la sua rispondenza rispetto agli obiettivi e agli impegni finanziari, verificandone lo sviluppo nel tempo, sia nel complesso che in modo particolare per le opere oggetto di delibera CIPE. Quest'anno, a differenza delle precedenti edizioni, nel Programma Infrastrutture Strategiche sono indicate due cadenze temporali una di breve-medio periodo (2013) e l'altra di lungo periodo (2020). Secondo tale rapporto, aggiornato al 30 aprile 2010, il PIS riguarda 348 opere strategiche, raggruppate in 24 macro opere e suddivise in 753 interventi, per un valore complessivo di 358.092 milioni di euro.

Tabella 2: Costo (1) delle macroopere inserite nel PIS – Confronto tra i diversi anni (milioni di euro)

2001	2010	MACRO OPERA Descrizione	30 APRILE				
			2004 (1)	2005 (1)	2007 (1)	2009 (1)	2010 (1)
1		1 Sistema valichi	6.423	8.587	15.858	13.430	14.647
2		2 Corridoio plurimodale padano	47.197	53.755	64.180	70.157	74.070
3		3 Corridoio plurimodale tirreno-brennero	3.823	4.699	4.791	7.542	9.895
4		4 Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	72.024	74.005	79.994	76.892	92.734
5		5 Corridoio plurimodale adriatico	4.149	5.990	6.392	3.716	5.066
6		6 Corridoio plurimodale dorsale centrale	26.783	31.702	33.093	31.339	35.584
7		7 Mo.se.	4.132	4.132	4.272	4.272	4.678
8		8 Ponte sullo stretto di Messina	4.989	6.404	6.404	6.605	6.662
9		9 Corridoi trasversale e dorsale appenninica	32.522	36.007	44.978	43.146	49.505
10		10 Sistemi urbani	19.701	23.192	26.712	37.431	43.260
11		11 Piastra logistica euro med. della Sardegna	1.574	2.282	2.513	3.513	4.318
12		12 Hub portuali	3.728	3.879	4.008	5.063	3.596
13		13 Hub interportuali	1.389	1.976	2.150	2.058	2.279
14		14 Allacc. ferr. e stradali grandi hub aeroportuali	310	1.350	2.505	1.887	1.557
15		15 Schemi idrici	4.641	4.641	4.969	4.346	5.817
16		16 Piano degli interventi del comparto energetico	-	-	700	877	877
16		17 Piano elettrodotti rete elettrica trasmissione naz.	-	65	596	916	966
17		18 Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-
No		19 Programma edifici sedi di organismi istituzionali	-	250	305	322	322
No		20 Piano straord. edilizia scolastica	-	194	489	489	489
No		21 Piano straord. edilizia scolast. e messa in sicur.	-	-	-	-	1.000
No		22 Piano edilizia penitenziaria	-	-	-	-	503
No		23 150° anniversario dell'Unità d'Italia	-	-	-	230	265
No		24 Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette	-	-	-	-	-
TOTALE			233.385	263.108	304.909	314.232	358.092

Le macro opere precedute dalla voce "No" devono intendersi non comprese nell'allegato 1 alla delibera CIPE 121/2001

- (1) Valori non confrontabili con quelli indicati nelle delibere CIPE 121/2001 e 130/2006, in quanto i costi indicati in tali delibere non tengono conto di tutti i progetti compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche come ricostruito nei cinque monitoraggi

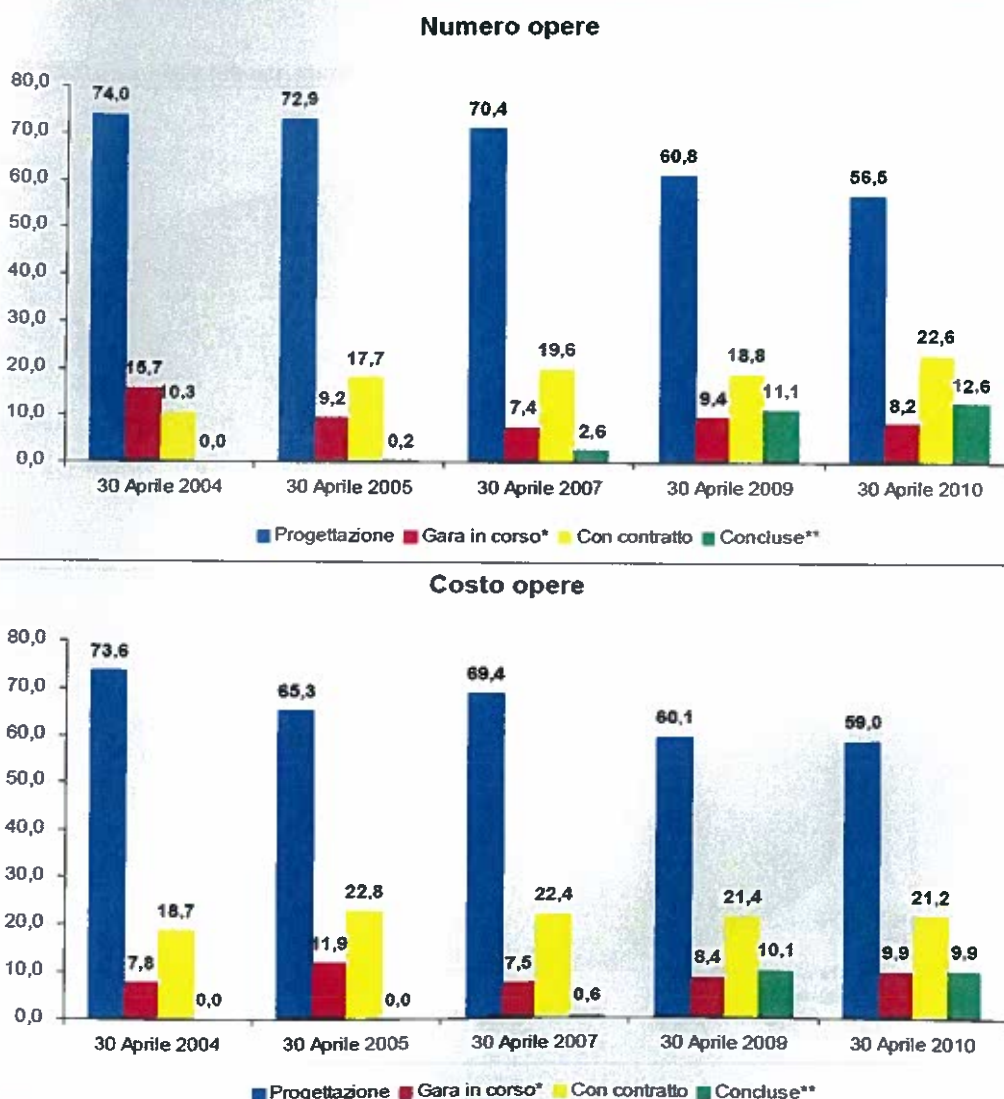
Fonte: V Rapporto sullo stato di attuazione del PIS, 2010

A livello territoriale si può evidenziare una maggiore concentrazione dei costi delle diverse opere programmate nelle regioni del Centro Nord, pari a 218 miliardi di euro, contro i 139 del Mezzogiorno che in termini percentuali corrispondono, rispettivamente, al 60,8% e al 38,8% del valore economico complessivo. Il restante 0,4% coinvolge opere non riconducibili a una specifica macro area territoriale. Anche in termini di numerosità delle opere, il Centro Nord mostra una presenza maggiore, 174 contro i 167 del Sud. Sette opere non risultano ripartibili (pari al 2%).

Al fine di poter effettuare un'analisi delle opere in base alla fase progettuale e di esecuzione bisogna precisare che l'elaborazione statistica, effettuata nel V Rapporto sullo stato di attuazione del Programma

per le infrastrutture strategiche della Legge obiettivo (PIS), si riferisce solo a quei progetti, quelle opere e interventi, per i quali si possiedono tutte le informazioni. A tal proposito si farà riferimento a 499 progetti, il cui costo complessivo è pari a 330,525 miliardi, il 92% del valore del programma. Il restante 8% degli interventi non analizzato si riferisce alla quasi totalità dei progetti del Piano degli interventi nel comparto energetico e di quello degli elettrodotti della rete elettrica di trasmissione nazionale, alcuni progetti degli schemi idrici, nonché gran parte dei nuovi inserimenti. In tutti questi casi non si dispone, infatti, di informazioni di dettaglio sullo stato di avanzamento.

Figura 1: Lo stato di attuazione dell'intero Programma al 30 aprile 2010 – Composizione %



* comprese le preselezioni, ossia in corso di affidamento

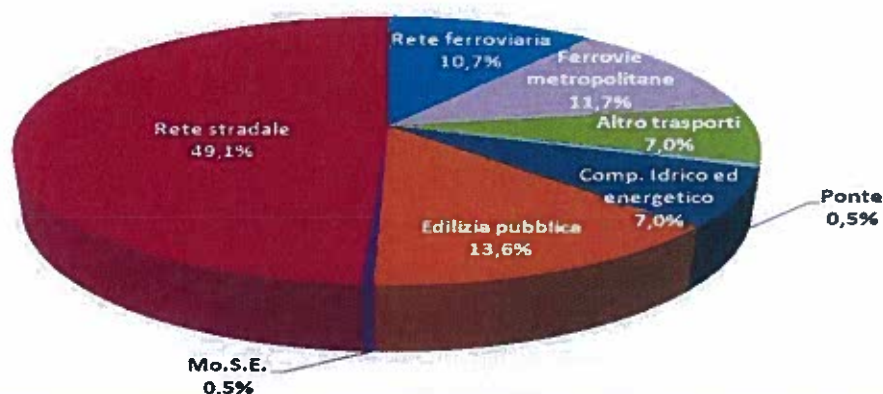
Fonte: V Rapporto sullo stato di attuazione del PIS

Continuando l'analisi per tipologia di opera è interessante notare come le infrastrutture stradali rappresentano circa la metà del Programma delle infrastrutture in fase esecutiva - sia per numero che per importo - mentre gli interventi sulla rete ferroviaria in gara, con contratto o in corso di esecuzione, al netto quindi delle opere ultimate o in fase di ultimazione, rappresentano solo l'11% delle opere totali ed il 22% del valore complessivo; tali valori, però, si riferiscono quasi per intero alle tre tratte AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Genova-Milano (15,3 miliardi su 19,4 totali), che alla data del monitoraggio, 30 aprile 2010, non risultano ancora cantierate. Seguono le ferrovie metropolitane che rappresentano il 17% del valore complessivo, mentre le altre infrastrutture di trasporto quali porti, interporti e aeroporti non raggiungono l'1%.

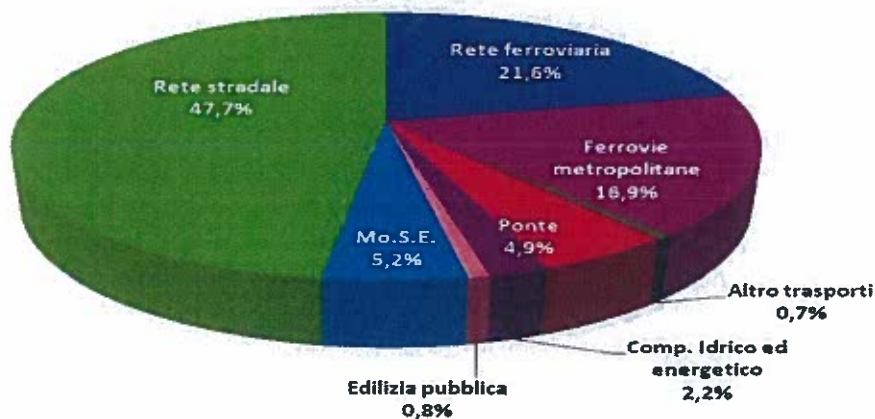
Tabella 3:

Lo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche in fase esecutiva per tipologia di opera al 30 aprile 2010

Numero



Importo (1)



(1) Importo a base di gara che, nel caso delle selezioni di proposte, delle concessioni di costruzione e gestione e per le tratte AV/AC, coincide con il costo di monitoraggio

Fonte: V Rapporto sullo stato di attuazione del PIS

Le nuove fonti energetiche

La promozione delle nuove fonti energetiche è un obiettivo fondamentale della politica della Comunità europea. Diversi sono stati finora gli interventi a livello comunitario in questo settore, il più recente dei quali è il cosiddetto 'pacchetto 20-20-20', emanato nel dicembre 2008 dal Parlamento europeo. Esso rappresenta il nuovo piano di azione nell'ambito della politica energetica europea, che si prefigge - con orizzonte temporale 2020 - di raggiungere tre obiettivi prioritari:

- ridurre del 20% le emissioni di gas serra;
- aumentare del 20% l'efficienza energetica attraverso una riduzione dei consumi;
- produrre una quota pari al 20% di energia da fonti rinnovabili rispetto al totale delle fonti primarie utilizzate nell'ambito dell'Ue. Per quanto riguarda i biocarburanti, almeno il 10% del consumo totale di consumi di benzina e gasolio per autotrazione nell'ambito dell'Ue dovrà provenire da fonti rinnovabili.

Attualmente, in Europa ancora non si è riusciti a raggiungere gli obiettivi prefissati nel Libro Bianco del 1998; solo la geotermia e l'eolica hanno superato i livelli minimi individuati in quel documento.

Al fine di sviluppare un sistema energetico più sostenibile, sicuro e competitivo all'interno del Settimo programma quadro (PQ7) nella sezione «Cooperazione» sono stati destinati in ambito comunitario 2,4 miliardi di euro. Le priorità per le energie rinnovabili comprendono:

- tecnologie per la produzione di elettricità rinnovabile, per migliorare efficienza e affidabilità;
- tecnologie e sistemi per la produzione di combustibili rinnovabili;
- tecnologie per garantire riscaldamento e raffreddamento più efficienti ed economici dalle energie rinnovabili.

L'Ue ha, in più, dato vita a delle piattaforme tecnologiche europee in campo energetico (energia fotovoltaica, eolica, termica solare, biocarburanti) per agevolare la preparazione di specifiche tabelle di marcia da parte dei centri di ricerca, dell'industria e di altri soggetti interessati, nonché ad un programma «Energia intelligente per l'Europa» (EIE) per promuovere l'uso delle energie rinnovabili; quest'ultimo dispone di uno stanziamento di 727 milioni di euro per il periodo 2007-2013.

In Italia, si è posto lo sviluppo delle fonti rinnovabili tra le priorità della politica energetica del Paese, insieme alla promozione dell'efficienza energetica, avendo come obiettivi la promozione di filiere tecnologiche innovative, la riduzione dei costi dell'energia per cittadini e imprese, lo sviluppo sostenibile. Il 30 giugno 2010 il Ministero dello sviluppo economico ha emanato il **Piano di azione nazionale per le energie rinnovabili** elaborato in base a quanto previsto dalla direttiva 2009/28/CE. Nel dettaglio, il Piano prevede che le energie rinnovabili dovranno coprire il 6,38% dei consumi legati ai trasporti, il 28,97% dei consumi nel comparto elettrico e il 15% nell'ambito del riscaldamento e raffreddamento. Allo stato attuale, invece, la produzione energetica in Italia è caratterizzata da una elevata dipendenza dagli idrocarburi - oltre l'80% dell'energia viene prodotta da impianti termici -, facendo basso ricorso alle fonti energetiche alternative e rinnovabili.

Per raggiungere tali obiettivi è necessario incrementare consistentemente lo sfruttamento dei potenziali disponibili nel Paese, con particolare riferimento all'utilizzo delle fonti rinnovabili per riscaldamento/raffreddamento e all'uso dei biocarburanti nel settore trasporti. Le misure da attuare riguarderanno principalmente, oltre alla promozione delle fonti rinnovabili per usi termici e per i trasporti, lo sviluppo e la gestione della rete elettrica, l'ulteriore snellimento delle procedure autorizzative, lo

sviluppo dei progetti internazionali. Fondamentali risultano il coinvolgimento e il coordinamento tra le varie amministrazioni ed enti locali, nonché la diffusione delle informazioni.

Il miglioramento dell'efficienza energetica nel **settore dei trasporti** è di fondamentale importanza, poiché questo settore consuma la maggior parte dei prodotti petroliferi e è caratterizzato dalla più rapida crescita delle emissioni di CO₂. L'efficienza dei veicoli convenzionali a benzina e diesel può essere nettamente migliorata. Tecnologie promettenti includono veicoli ibridi e motori diesel avanzati. Turbocompressori, sistemi d'iniezione diretta e metodi elettronici avanzati di controllo del motore possono aiutare a ridurre il consumo di carburante. Nuovi materiali e motori più compatti portano a veicoli più puliti ed efficienti. Ampi guadagni in termini d'efficienza si possono ottenere per gli optional, in particolare per i condizionatori. Alcune misure pratiche, come un controllo sistematico della pressione dei pneumatici, possono essere sorprendentemente efficaci.

Inoltre, gli obiettivi della strategia "Europa 2020" possono essere realizzati mediante un pacchetto di misure quali la rapida realizzazione di infrastrutture Grid di mobilità elettrica, la gestione intelligente del traffico, una migliore logistica, l'ulteriore riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli stradali, l'incremento dell'utilizzo dell'aviazione e del settore marittimo, compreso il varo di un'importante iniziativa europea per le automobili pulite e ad alta efficienza energetica che contribuirà a promuovere le nuove tecnologie tra cui le auto elettriche e ibride, combinando ricerca, definizione di standard comuni e sviluppo del necessario supporto infrastrutturale.